СЕНТЯБРЬ 2004

МОТО

ИЗДАТЕЛЬСТВО За рулем

РОССИЙСКИЙ ТЮНИНГ: ПОДКОВАЛИ ЯПОНСКУЮ БЛОХУ

ГРАНДИОЗНАЯ «ВАЛЬКИРИЯ»
ДРЭГ–МАНЬЯК – РЕЙСИНГ
СХВАТКА ДВУХ «БАНДИТОВ»
V–ROD ДЛЯ «ДАКАРА»

ТЕСТЫ: **BMW** K1200S
BENELLI Tornado 900 Tre
HONDA Valkyria Rune
KYMCO Movie XL125
REGGY RG50S1001, RG50S1201, RG50M1601
HONDA TRX650FA FourTrax Rincon





Журнал МОТО
№09 (144)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№09 (144)/2004
Issued since 1991 by «Za Ruliom» Publishing House

Тираж номера Circulation 85200 экз.



Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.



Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.



Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

На обложке фото Александра БАТЫРУ, фотомодель Ева.

В НОМЕРЕ:



BMW-«спорт», стр.12



Benelli, стр.18



Метки крестом, стр.86

Стант-райдинг, стр.79

ТЕХНИКА

МОТОКЛУБ

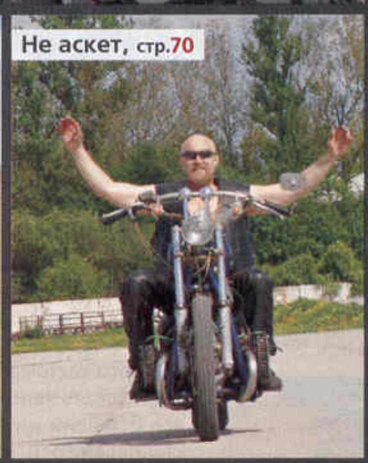

Умей видеть, стр.76
На новенького, стр.34


Падать! стр.94


Дрэг, стр.80


Певцов, стр.96


V-Rod, пески, стр.54


Не аскет, стр.70

МОДЕЛИ:

Моноцикл, стр.62

Приносим извинения за искажения в тексте материала «Хук Халка» («Мото», № 8-04), они вызваны сбоем в работе техники. Полный текст материала можно прочитать на сайте www.moto.zr.ru.

ПЛЮС ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Золотую медаль Американского общества промышленного дизайна в категории «транспорт» получила новинка из Германии – туристический эндуро BMW R1200GS. Решение жюри было единогласным: этой моделью BMW установил более высокие стандарты в классе мотоциклов двойного назначения. Эта машина – гармоничный синтез безупречной управляемости, гарантированной безопасности, впечатляющей внешности и глубокой проработки деталей. Первоклассная машина!

Мотоцикл как объект прогрессивной инженерии проник... и в номинацию «бизнес и промышленность». Бронзовую медаль получила разработка компании Whipsaw, Inc. – «Цифровой грязевой байк» (Digital Dirt Bike). Это легкий мотоцикл двойного назначения, на нем смонтированы ноутбук, принтер, камера, спутниковый телефон и солнечная батарея. «Тачанка» объезжает глухие деревни в индийском штате Андра Прадеш, обеспечивая их связью, прогнозом погоды и прочей необходимой информацией... Доедут ли эти колеса до российской глубинки?



Фото BMW

ЭКЗОТИКА СТАЛА РОДНЕЕ

В разгар лета в Москве прошло очередное шоу «Автоэкзотика». Не беремся судить об автомобильной части действа, но мотоциклетная ничем особенным не блистала. Главные игроки все те же: реставраторы Виктор Введенский и Ростислав Егоров, да московский клуб любителей мотороллеров, плюс малая толика образцов доморощенного кастомайзинга. И все же не может не радовать явно наметившаяся тенденция: все больший интерес пробуждается к восстановлению и коллекционированию отечественной мототехники (ведь мы – страна с сомнительным настоящим, но великим прошлым). Неплохую подборку исторических ирбитских и киевских мотоциклов показали энтузиасты, объединившиеся под знаменем сайта oppozit.ru. Несколько редкостных машин представил Юрий Уткин – московский коллекционер, который занимается организацией музея спортивных мотоциклов.



Фото Александра Воронцова

СУПЕРБАЙК/АВТОМОБИЛЬ

Как пишут в анкетах, «нужное подчеркнуть»... Вообще-то, идея слияния мотоцикла с автомобильным «передком» не нова, и вспоминают о ней с пугающей регулярностью. На сей раз гибрид под названием Sportcycle родился в США. Берете свой любимый спортбайк (желательно что-то типа Honda Super Blackbird или Kawasaki ZX-9R), снимаете обтекатель, переднюю вилку и траверсы, а затем подсоединяете оставшийся огрызок к кузову в стиле гоночных «формул». В тесном кокпите – обычные автомобильные руль и педали. Получится 3-колесная пушечка, которая достигает сотни с места за 4 секунды, словом, соединяет динамику спортбайка со стабильностью автомобиля. Набор для такой конверсии стоит около 15 000 долларов.



Фото Sportcycle

ПОЛВЕКА В СНЕГУ, ГРЯЗИ И СЛАВЕ

Шумно отмечает свой полувековой юбилей американская корпорация Polaris Industries. Начинала она с производства снегоходов, в 1985 году ее гамму дополнили поначалу 3-колесные, затем 4-колесные мотовездеходы. С тех пор компания лидирует в производстве ATV с вариаторами. Но «угомон» так и не наступил – корпорация все наращивает производственную программу. В 1992 году начато изготовление водных мотоциклов, в 1997-м родился полуATV-полугрузовичок Ranger, в 1998 году компания отважилась создать подразделение Victory, выпускающее тяжелые мотоциклы-круизеры. Сейчас общий объем продаж во всем мире – около 1,5 миллиарда долларов в год. Хорошо знают продукцию Polaris и в нашей стране. Поздравляем юбиляра!



Фото Polaris

НИТРО-БУСА

Форсировка мотоциклов Suzuki – конек английской компании TTS Performance. Один из путей доводки – установка объемных нагнетателей. Чтобы продемонстрировать все возможности такого способа, сотрудник компании Марк Фишер построил «заряженный» спортбайк на основе Suzuki GSX1300R Hayabusa. Компрессор в союзе с «нитросом» снимает с мотора 300 л. с. вместо штатных 175 л. с. «Нитро-буса» пролетает четверть мили (400 м) с места за 8,07 секунды (у «простой» Hayabusa на это уходит 11 секунд), скорость на финише дистанции – 288 км/ч. Такую птичку слишком легко воздеть «клювом» на дыбы, и в качестве средства против тяги уйти в зенит – ей удлинили на 230 мм маятник, сделали приземистее и «навесили» солидный балласт на переднюю часть... А нынче Фишер хочет заставить птаху пролетать четверть мили за 7 секунд.



Фото MCN

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, MCN, Reuters и корреспондентов «Мото».

ПОЕДЕМ, КРАСОТКА, МТ-АТЬСЯ!

Он все-таки дошел до серии. Можно даже сказать – дополз: больно долгим оказался путь от премьеры прототипа на Токийском мотор-шоу в 1999 году до товарных экземпляров. Но теперь боссы Yamaha официально заявили, что серийный стритбайк по имени MT-01 дебютирует в сентябре на выставке «Интермот-2004» в Мюнхене. Чтобы нам веселее было ждать, открыли сайт www.mt-01.com – на нем предварительная информация о новинке. Посетители сайта могут выиграть призы – тест-райд на новом мотоцикле и даже приглашение в Мюнхен на официальную презентацию. О самой же машине пока известно мало: двигатель – V-образная «двойка» рабочим объемом 1700 см³ и мощностью около 100 л. с. от круизера Road Star (он же Wild Star). Хотя внешность практически та же, что и у прототипа образца 1999 года, подвески более традиционные. Дебютанта прочат в наследники снятому с производства в январе этого года легендарному V-Max, но эти машины явно «разные животные». Если V-Max славился высокой скоростью (и отвратной управляемостью), то MT-01 станет непревзойденным в стартах со светофоров: крутящий момент его движка побольше, чем у Suzuki Hayabusa!



Фото Yamaha

НОВИНКИ С УЛИЦЫ H-D

Четыре новые модели Harley-Davidson удлинили модельный ряд 2005 года. Для мотоциклистов-«малышей» создан XL Sportster 883L. Высота его седла, если сравнивать с предшественником, снижена с 693 до 660 мм. Кроме того, у всех мотоциклов серии Sportster новый маятник и ось заднего колеса увеличенного диаметра. Модель FLSTN/I Softail Deluxe – это фактически слегка «раздетый» Heritage Softail Classic: те же старомодные линии, подножки-платформы и глубокие крылья, но уже без ветровика и багажных сумок. FLSTSC/I Softail Springer Classic – попытка окунуться в 30-е годы: рычажная вилка не хромирована, а выкрашена в черный цвет, «капля» бензобака «разделена» на две части накладкой, седло пассажира – съемное. FXDC/I Super Glide Custom щеголяет литыми колесами, массой хромированных деталей и выкрашенным в серебристый цвет двигателем. На всех Harley-Davidson в 2005 году новые фары с «просветленной» оптикой.

Harley-Davidson XL Sportster 883L

Фото Harley-Davidson

Пока ничего не известно о пополнении в семействе V-Rod, вместе с тем, «придворное» тюнинговое отделение Custom Vehicle Operation предлагает форсированный вариант с расточенным до 1250 см³ двигателем и усиленным сцеплением.

Дочерняя компания Buell также с новинкой – обновленным вариантом 984-кубового стритфайтера Lightning. Теперь он называется Lightning CityX (читается как «Сити-кросс»). Интересные стилистические штрихи машины – руль супермотардовского образца и прозрачный корпус воздухофильтра.



Harley-Davidson FLSTSC/I Softail Springer Classic

И еще стало известно, что H.-D. присматривается к Бразилии. Ходят слухи, что страна станет базой для производства и экспорта широчайшей гаммы «харлеевских» аксессуаров. Это закономерно: уже сейчас 50 бразильских компаний выпускают более 400 продуктов с логотипом Harley-Davidson – майки, куртки, зажигалки, ножи и многое другое.

РАЗОБРАТЬ ПО КОСТОЧКАМ

Четверка японских производителей мотоциклов и 11 местных импортеров объявили о том, что с октября этого года все подключаются к программе по ресайклингу – разборке мотоциклов для вторичного использования материалов. Теперь отслужившие свое байки будут сдавать на специальные пункты, которые раньше занимались сбором старой бытовой техники. Если мотоцикл куплен до октября нынешнего года, то за его утилизацию придется выложить энную сумму, но если с октября и позже, то затраты на ресайклинг (чуть больше 4000 иен, или 40 долларов) уже будут включены в стоимость машины.

ИТАЛЬЯНСКИЕ ИГРИЩА

Какую музыку закажет тот, кто платит?.. Сделка, о которой так давно говорят (см. «Мото» №5-04), состоялась: концерн из Малайзии Proton и владелец компании MV Agusta (в которую входят также марки Cagiva и Husqvarna) Клаудио Кастильони подписали соглашение (и оно уже одобрено советом директоров Proton). Итальянцы получат 70 миллионов так необходимых им евро, а малайзийцы – практически полный контроль над предприятием.

Запутанной представляется ситуация со вторым по величине итальянским производителем мототехники – концерном Aprilia. В то время как его представители излучают показной оптимизм, уверяя, что кризис преодолен и все в порядке, множатся слухи о его скором поглощении более крепким партнером. Обычно переговоры о подобных делах ведутся втайне, но неожиданно боссы Ducati выступили с официальным заявлением: они не прочь прикупить Aprilia. Наблюдатели напрягли мозги: это правда или не более чем выпад в психологической войне? Между тем просочилась информация о том, что явный интерес к покупке Aprilia проявляет еще один итальянский концерн – Piaggio (похоже, он неплохо себя чувствует под крылышком нового хозяина – итальянского магната Роберто Коланинно). В числе возможных покупателей называют еще и канадский Bombardier, и тайваньский Kymco.

ТУРБО ДЛЯ ПАЦАНОВ

Прибамбас для велосипедов предложила американская компания Turbospoke. Устройство стоимостью 25 долларов не только выглядит как мотоциклетный глушитель, но и издает звук сочного мотоциклетного выхлопа! Причем для его работы не нужно ни бензина, ни батареек ... На недавней велосипедной выставке в Лондоне компания получила престижную премию Singletrack «За изобретение устройства, привлекающего людей к езде на велосипедах».



Фото Turbospoke

Александр ВОРОНЦОВ

ПОЧЕМУ В РОССИИ ДОРОЖЕ?

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ



Рисунок Сергея ЧИРКОВА

Обалдевшим мой приятель вернулся из испанского загула. Потрясая пачкой купленных там мотоциклетных журналов, орал: «Ты глянь, какие у них цены! Выходит, московские продавцы с нас три шкуры дерут! В следующий раз беру десять тыщ евриков – и вернусь на такой тачке, что все обзавидуетесь!»

Пришлось приятеля успокаивать. Я ему терпеливо объяснял, что наше государство фиг обманешь: если уж оно положило глаз на твои денежки, – отдашь. Да, еще недавно дешевле было мотики ввозить «частным порядком», а не покупать их в мотосалонах, но нынче заботливое правительство практически уравняло физлиц в поражении прав с юрлицами.

К тому же, приятель, не забыл ли ты пересчитать (по-научному – конвертировать) евро – в доллары? Их – € и $ – только на турецких курортах считают один к одному, а на самом деле 10 000 евро – это 12 000 долларов. Скис?

А продавцы... Что продавцы! Они и рады бы нажить побольше, да рынок не дает, а потому смиренно довольствуются своей долей в 15–20% от розничной стоимости товара. А это немного: заработанное идет не только в прибыли да зарплаты, но и на оснащение салонов, техсервиса, сертификацию мотоциклов, рекламу...

Это если в двух словах. Если же подробнее, то вот из чего складывается цена мотоцикла на нашем рынке.

Прежде всего, из таможенной стоимости. В нее входит, во-первых, заводская цена машины (еще ее называют отпускной). Кстати, если забугорные автопроизводители для российских дилеров порою устанавливают «специальные» – низкие прайсы (считая рынок России весьма многообещающим), то изготовители мототехники, напротив, ломят по полной, и отчасти их можно понять: ведь сбыт в России мизерный (у нас за год продают мототехнику сотнями единиц, а в Европе и Штатах – сотнями тысяч и миллионами), перспектив, что и в нашей стране будет то же, никаких – так с паршивой овцы хоть шерсти клок! Во-вторых, стоимость доставки до границы (тоже величина немалая: новые мотоциклы из Японии к нам часто везут Северным морским путем, да еще с перегрузкой в Хельсинки или Гамбурге на грузовик). В-третьих – отягощает розничную цену стоимость страховки груза. От совокупности этих стоимостей и насчитывают таможенную пошлину – она составляет 20%. Приплюсовали? Теперь прибавьте к этой величине еще и НДС – 18%. Но и это еще не все: для мотоциклов мощностью более 150 л. с. ты, приятель, заплатишь еще и акциз – 142 руб. за каждую «лошадку». Величи-

ЦЕНЫ ПОПУЛЯРНЫХ МОТОЦИКЛОВ У НАС И «У НИХ»*

Модель	Цена в России	Цена в Германии	Цена в США
BMW K1200LT	31 680	23 940	18 660
Honda CBR1000RR Fireblade	17 990	15 588	10 990
Kawasaki Z1000	10 990	11 994	8499
Suzuki SV650	9990	7600	5899
Yamaha YZF-R1	17 099	15 954	10 699

*В долларах; данные на июнь 2004 года (без учета специальных скидок); цены в евро пересчитаны в доллары по курсу 1:1,2.

на не ахти какая на фоне общей цены, но неприятно. Еще в пояс поклонимся нашим думцам-благодетелям: поначалу те и вовсе собирались облагать акцизом мотики мощностью более 50 л. с., да пожалели нас… И только теперь добавьте тот самый «интерес продавца» – и пожалуйте в кассу!

В цифрах это выглядит так. Если на ценнике написано «14 000 долларов», значит, его заводская цена с доставкой до Хельсинки и страховкой (CIF-Хельсинки) – 8000. Откуда набежало еще 6000? Считаем: от столицы Финляндии до нашей границы мотик еще надо довезти (и застраховать его на этом пути) – накидываем 200 долларов. 20-процентная пошлина составит 1620 долларов. Суммируем (9840 долларов) и начисляем 18-процентный НДС – итого 11 611,2 доллара. Прибавляем пресловутый 20-процентный «интерес продавца» и слегка округляем. Вот они, 14 000 долларов, как на блюдечке!

Учтем к тому же, что продавцы сплошь и рядом пользуются услугами банковского кредита (2% в месяц). Так уж сложилось, что «на реализацию» производители российским компаниям свой товар не передают – только после предоплаты, так что оплачивать мотоциклы приходится в момент заказа. Но не у каждого в загашнике найдется сотня-другая тысяч единиц валюты – вот и просят взаймы в банке. И только тогда «японцы» поплывут через Арктику, а это 2 месяца, да пока их растаможат, да в салон привезут… А вдруг товар «зависнет» в магазине, полгода будет ждать покупателя? Тем временем банковские проценты все капают, капают… Вот от 20-процентного «интереса продавца» остаются 15, а то и меньше… (Теперь вы поняли, почему так мало в салонах «живых» мотоциклов и торговля идет в основном «под заказ» и по предоплате?)

И не тычьте мне в морду более низкими, в сравнении с нашими, европейскими ценами, а то я вам еще и об американских расскажу. Смехотворно малые пошлины привели к тому, что в Штатах японские мотоциклы стоят дешевле, чем в Японии, а немецкие дешевле, чем в Германии! А уж сколько стоит секонд-хэнд… Держите меня, а то заплачу!

Решили покупать мотоцикл «там» и везти его сюда? Дело ваше! Только прикиньте, во что это обойдется: расходы на поездку, растаможку (индивидуалы платят 30% от таможенной стоимости, а она сейчас контролируется: с вас потребуют счета, чеки, а если возникнут сомнения в том, что она занижена, станут определять стоимость самостоятельно, по каталогам). А сколько придется побегать… Нет, наши продавцы с вас лишних денег не берут.

«ПИЛОТЫ» ПОЖЕЛТЕЛИ…





Конец ездового сезона 2004 года ознаменовался выпуском первой партии (60 шт.) «Пилотов» с китайскими 4-тактными моторами. Большая часть этих машин уже продается в Москве в среднем за 23 000 руб. Читайте в следующем номере тест этой машины. Попутно с двигателями Lifan ЗИД будет закупать комплекты деталей той же компании для отверточной сборки скутеров. Их появление в продаже ожидается в конце 2004 года.

НА МИНИ-МОТО ЧЕРЕЗ ПОЛ-ЕВРОПЫ



Предприниматель из Чехии Ярослав Холик вместе с сыном Гонзой и товарищем Франтишеком за 12 дней преодолели более 6300 км – они добрались из своего городка Жлин до Мурманска, а на обратном пути «отметились» в Москве. Все это не заслуживало бы особого внимания, если бы не их транспорт: чехи преодолели это невероятное расстояние на мини-мокиках JH-Pento собственного изготовления.

Доказав пробегом надежность малюток на наших суровых заполярных дорогах, Ярослав Холик рассчитывает наладить их сбыт в России. Возможные партнеры – Владимирская компания «Руссо-Спорт» и завод им. Дегтярева. Представители этих предприятий сопровождали чехов по территории нашей страны.

У «БУРАНА» БУДЕТ КОНКУРЕНТ

В России появился третий производитель снегоходов. Помимо заводов в Рыбинске и Уфе теперь их будут собирать в Ирбите. Модель называется «Урал», а фирма-изготовитель – ООО «Моторс Василия Прядеина».

Те, кто близок к мотокроссу, знает, что Прядеин прославился не только как выдающийся гонщик-колясочник, но и как организатор выпуска высококлассных рам и подвесок для кроссовых мотоциклов, популярных в Европе. Теперь Прядеин решил завоевывать снежные просторы и разработал полностью оригинальную конструкцию снегохода.

Интересно, что «Урал» скомпонован по схеме «одна лыжа-две гусеницы» – как у российского работяги «Бурана». Учтены недостатки рыбинского долгожителя: лыжа с «нормальной» подвеской (в них Прядеин знает толк!), а гусеницы подвешены на склизах, что повышает комфортабельность езды. 500-кубовый мотор тоже собственной разработки – 1-цилиндровый двухтактник жидкостного охлаждения мощностью 40 л. с.

НЕ «ПРАВА»

В прошлом номере «Мото» мы обещали, что продолжим отслеживать, как столичные власти готовятся реализовать постановление мэра Москвы о введении порядка регистрации транспортных средств, именуемых в ПДД как «мопеды». Обещали мы и свое посредничество в диалоге читателей и московского ГИБДД.

На вопросы, поступившие в «Мото», отвечает подполковник милиции Марина ВАСИЛЬЕВА, начальник отдела Главного управления ГИБДД столицы.

Она сообщила, что порядок регистрации сегодня видится таким. Владелец мопеда с паспортом в руках обращается в МРЭО по месту жительства, где ему выдают специально разработанный бланк. В него следует занести данные о владельце, номера рамы (кузова) и двигателя, название модели, год выпуска. В документе также нужно указать, где и когда приобретен аппарат. Владелец своей подписью подтверждает все записанное, и бумажка превращается в **документ, закрепляющий за владельцем движимую собственность.** Если позднее возникнут имущественные споры, будет чем доказывать свою правоту в суде. Затем инспектор сверит номера, указанные в документе, с фактическими и выпишет ПТС, присвоит мопеду (скутеру) госномер.

Самое сложное в процедуре регистрации – распознать модель, особенно модель ввезенного в Москву скутера, произведенного для внутрияпонского рынка: на них обозначения – иероглифами. И другое: пока не ясно, обяжут ли владельцев мопедов проводить техосмотр аппаратов, и если да, то какие требования предъявлять к технике. По поводу скутеров – все понятно. Но ведь в категорию «мопед» попадают и примитивные по техоснащению велосипеды с моторчиком. Можно ли их ставить на одну доску с мотороллерами? Гаишники ломают голову: нормативы для проведения техосмотра этих «почти мопедов» не разработаны. Да и «по жизни», захотят ли инспекторы возиться с «блохариками», если в очереди на ТО «хвост» «настоящей» техники? Гаишникам и без того цепляют «вагон», а тут еще и «маленькая тележка». Скутеристы, кто против новшеств: молитесь о том, чтобы неразбериха с мотовело помешала ввести обязаловку техосмотра.

С документом на право управления мопедом ясности больше: он, сообщила подполковник Васильева, будет иметь законную силу только в Москве только при управлении мопедом или скутером, а не мотоциклом или другим ТС. Его образец передан на регистрацию в Минюст РФ. Но не возникнет ли дефицита бланков? Нет, заверила Марина Михайловна, поскольку документ не гознаковский – он выполнен на простой бумаге. Обращаем внимание заинтересованных скутеристов: **это будут не «права», а именно разрешение на право управления мопедом в Москве.** Но разрешение номерное, с фотографией, его подлинность будет подтверждать печать того отделения ГИБДД, где водители будут сдавать экзамен на знание ПДД (эту процедуру предстоит пережить всем). Сведения, занесенные в разрешения, введут в компьютерную базу данных.

Возникает естественный вопрос: достаточно ли степени защиты документа в виде печати отделения ГИБДД? Или мопедные «права» уже вскоре начнут продавать по дешевке на мотобарахолке?

Новость приятная: никакого **обязательного обучения на курсах мопедистам и скутеристам навязывать не станут** – достаточно сдать экзамен на знание ПДД. Экзаменационные билеты, компьютеры, порядок сдачи те же, что и для всех водителей.

Самое парадоксальное (это мягко говоря) в планируемых нововведениях: все идет к тому, что сдавать экзамен и получать мопедные «корочки» обяжут и тех, у кого есть «права» категории «А», «В» и дальше по алфавиту. Почему!?! Этот риторический вопрос мы обращаем к разработчикам «скутерных» нововведений, чтобы в следующую встречу получить от них ответ.



Служители порядка на дорогах размышляют: предоставлять ли право автоинспекторам изымать мопедные разрешения, если водитель грубо нарушит ПДД? У водителей автомобиля или мотоцикла в бумажнике есть «временное разрешение», а что есть у скутериста?..

Марина Васильева обещала, что московским «мопедным» законом от водителей ОСАГО требовать не станут, равно как и ездить в шлеме. Во всяком случае, пока.



Новую информацию о подготовке «мопедной реформы» в столице комментирует юрист журнала «За рулем» Сергей ВОЛГИН:

– Для внедрения всех новых требований одних усилий ГАИ Москвы недостаточно. Да, ПДД позволяют местным органам власти вводить ограничения к эксплуатации мопедов, однако для того, чтобы эти ограничения обрели законную силу, потребуется менять и федеральные нормативные акты. А это уже прерогатива только федеральных органов. Самое очевидное препятствие: правила регистрации (приказ МВД РФ № 59 от 27.01.2003) не допускают регистрацию мопедов в ГИБДД. Далее: московские власти сейчас «изобретают» документ на право управления мопедом, но ведь такой документ уже предусмотрен действующим нормативным актом федерального уровня – водительское удостоверение, в котором «открывается» категория «А»: в соответствии с постановлением Правительства РФ № 1396 от 15.12.1999 водительское удостоверение категории «А» подтверждает право управления «мотоциклами, **мотороллерами и другими мототранспортными средствами»** (выделено ред.). Так стоит ли «изобретать» бланки с фото и печатями?

А вот **страховать свою ответственность владельцы мопедов обязаны** в соответствии со статьей 4 закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Эта обязанность не распространяется только на владельцев ТС, скорость которых не превышает 20 км/ч. Мопеды же, как известно, способны разгоняться до 50 км/ч.

ПРОТЕСТ

Столичные скутеристы по-взрослому борются против ввода «прав» и номеров для своих «мопедов» – собрались на митинг в центре Москвы. Народу съехалось немного, около 60 человек, однако их услышали: сюда приехали вице-спикер Госдумы Владимир Жириновский и Леонид Ольшанский, один из лидеров движения автомобилистов России. Письмо с обращением к столичным властям отвезли в мэрию.


L&M
почувствуй
вкус,
объединяющий мир
L&M
FILTER
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
прекрасный мягкий вкус
популярны более чем в 70 странах мира
ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

Роланд БРАУН, Великобритания, фото **DOUBLE RED**

КОНКУРЕНЦИЯ – ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

BMW K1200S, спортбайк

Модельный год **2005** | Двигатель **1157 см³** | Мощность **167 л. с.** | Масса **227 кг** | Максимальная скорость **280 км/ч** | Цена пока не установлена

…Мимо пулей пронесся парень на сине-белом K1200S, я же расслабленно вояжировал на таком же – наслаждался альпийскими пейзажами. Тот парень мчался быстро и аккуратно. «Значит, – думаю, – знает, куда надо ехать.Сяду-ка ему на хвост – самому лениво искать КП»… Нажал раз на круглую кнопку на руле – чтобы активизировать регулировки электрической подвески, потом еще два раза – чтобы поменять, ужесточая демпфирование, настройки переднего и заднего амортизаторов с «комфорта» на «спорт». Открыл газ – и едва успел крепче ухватиться за руль, потому что 1157-кубовый 4-цилиндровый мотор выстрелил байк. До 200 км/ч разогнался в несколько секунд.

Следующие километров тридцать маршрута запомню надолго. Активно щелкал передачами на прямой, сильно закладывал мотоцикл в многочисленных поворотах, как и тот, преследуемый гонщик, часто касался коленом асфальта. Сбросили ход, только когда проезжали деревню, а на выезде вновь понеслись во



весь опор. Минут через 20 домчали до перекрестка и тогда оба поняли, что нужный поворот проскочили. Пока разворачивались, добирались до верной дороги, все, кто ехал и сзади, успели уйти вперед. Но я не пожалел: в сумасшедшей гонке «от души» K1200S продемонстрировал отличные скоростные качества и завидную стабильность.

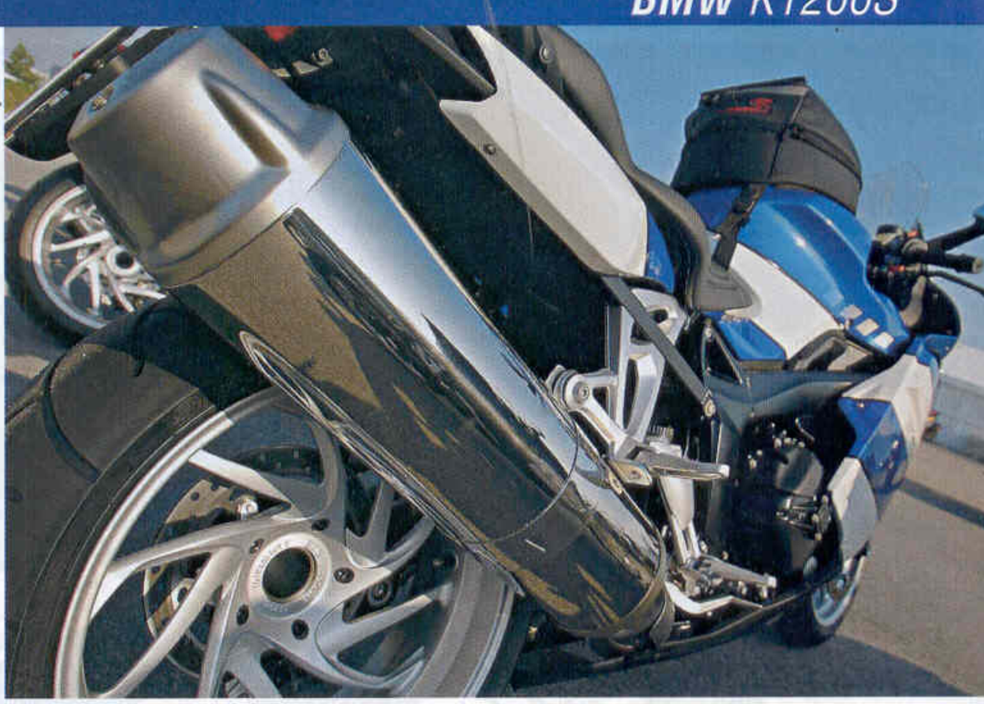
Не то чтобы я сомневался в том, что этот байк – нечто особенное. Обтекаемая форма, мощность 167 л. с. и сухая масса 227 кг подтверждают, что K1200S не только самый быстрый, но и самый спортивный и агрессивный из BMW. С технической точки зрения это один из самых совершенных байков. На нем, особо отмечу, установлена нетелескопическая передняя подвеска, основанная на конструкции, разработанной в 80-х годах британцем Норманом Хоссаком.

Что именно послужило поводом к созданию 1200S, проистекает из объяснений члена правления BMW Эрнста Баумана: «Мировой мотоциклетный рынок развивается умеренными темпами. За последние пять лет в Германии даже наметился спад продаж, – рассказал он. – Рост же возможен только в случае, если мы двинемся в новые секторы, предложим технику с очевидными достоинствами. Модель «S» и положила начало движению в сторону энерговооруженности мотоциклов».

То, что конструкторам удалось достичь желаемого, подтвердилось на следующее утро, когда журналисты-испытатели стартовали на новых байках от базы BMW в Мюнхене. Выстроившиеся в ряд на старте S-байки выглядели более стройными и спортивными, чем традиционные K-модели с острым носом на полном обтекателе. Посадка за рулем спортивная, но не экстремально – это благодаря подножкам.

При запуске 4-цилиндровый мотор издал приятное рычание из здоровенного глушителя справа. Байк очень низкий (высота по седлу – 820 мм, еще более низкое сиденье прилагается бесплатно). Тронувшись с места, пока шел на малых оборотах, несколько разочаровался системой впрыска – она «закашлялась», а прочистилась только к 4000 об/мин (позже конструкторы BMW признались, что уже пытаются устранить этот недостаток).

Но уже через несколько минут забыл о неприятностях на низах – когда выехал на автобан, где большая «четверка» мягко «выстрелила» и без труда набрала 150 км/ч. Меня заботливо защищал от ветродуя обтекатель и невысокий, но широкий нерегулируемый ветровой щиток. Знаков ограничения скорости мы не встретили, и я не устоял против искушения – открыл газ как следует. А байк был рад услужить. Мощность нарастала ровно, плавно. 1200S быстро набирал обороты на всех передачах, без признаков напряжения, через несколько секунд после начала ускорения добрался до 225 км/ч. Я старался залечь поглубже, сделаться плоским, но сумка на баке здорово мешала. Если будут условия, этот BMW горазд разогнаться и до 280 км/ч… Позже все пилоты сошлись в том, что байк потрясающе стабилен (все знают, что многие скоростные байки норовят повилять на ускорениях). Впрочем, один из испытателей ощутил вибрацию на близких к «отсечке» оборотах.



K1200S – самый быстрый, самый спортивный и самый агрессивный из BMW.

Но важнее другое, в чем сошлись все участники «консилиума»: в моторе неплох средний диапазон мощности. Реакция при повороте рукоятки газа на высшей передаче на скорости 110 км/ч немедленная и энергичная, хотя, отметили, этот BMW тащит на низких оборотах чуть хуже, чем Honda Blackbird или Suzuki Hayabusa. Как следствие, приходится чаще работать коробкой передач (здесь она 6-ступенчатая). Кстати, КП весьма хороша, но не лучшая. А кое-кто из тестеров еще более критично оценил ее работу – сетовали на то, что передачи включались не всегда точно.

На высоких скоростях ехать удобно. Защита от встречного ветра – оптимальная, сиденье – широкое, посадка – не скованная. Благодаря двум балансирным валам мотор работает мягко, с небольшим жужжанием на высоких оборотах – подает «голос» только для того, чтобы сообщить, что он работает. Заметили мы и то, что из-за возникающей вибрации на 6000 об/мин на скорости 145 км/ч (это когда мы шли в хвосте машины фотографа) слегка немеют руки после получасовой езды. Ко всеобщему облегчению, когда выехали на петляющую дорогу, о движении эскортом можно было забыть. Здесь, на серпантине, я более всего и оценил управляемость BMW – он не обманул ожиданий. Хотя, прежде чем назвать K1200S спортбайком и допустить, что он способен соревноваться с новейшими гоночными репликами открытого класса, придется вспомнить, что при весе 227 кг он на 50 кг тяжелее, чем тот же GSX-R1000. И длиннее. Так что логичнее сравнивать его с Hayabusa.

Передняя подвеска Duolever была при-



Приборная панель функциональна, но ее композиция довольно обычна.

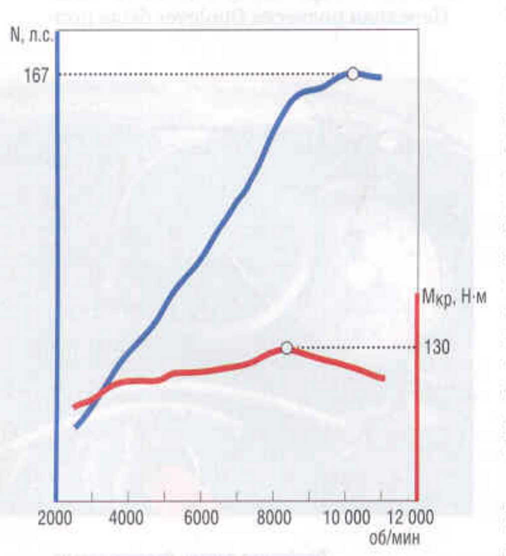
лежной, не хандрила, обеспечивая и комфортную езду, и сохраняла великолепную стабильность даже при резком торможении. Сказал бы, что она даст фору традиционной телескопической вилке: Duolever не «клюет» автоматически при торможении, а продолжает работать, даже если ударить по тормозам на входе в поворот.

Наверное, впервые мотоцикл, именуемый спортбайком, обладает столь богатым набором удобных опций.

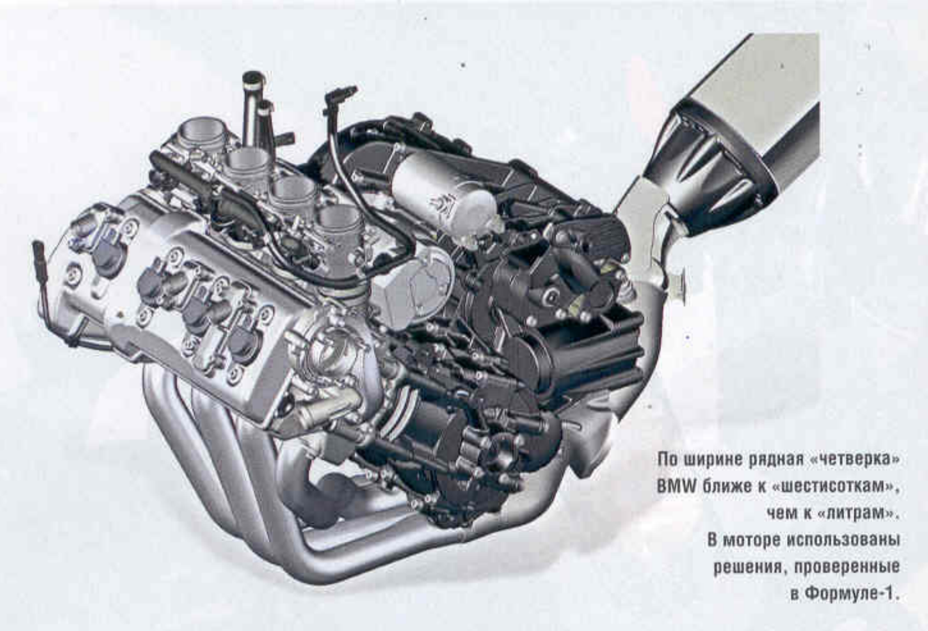
На всех тестируемых байках были установлены подвески с электронной регулировкой (ESA). Маленькие электромоторчики в переднем и заднем WP-амортизаторах позволяют водителю регулировать преднатяг передней и задней пружин и демпфирование. Преднатяг изменяется только на месте. Для этого следует нажать кнопку ESA, затем снова нажать и чуть удержать, чтобы переключить с положения «одиночная езда» на «одиночную езду с багажом» или на «езду с пассажиром». Выбранные настройки отражаются в виде диаграммы на жидкокристаллической приборной панели. При коротком нажатии на ту же кнопку (неважно, стоит байк на месте или он двигается) меняется демпфирование в диапазоне между тремя настройками: «комфортная», «нормальная», «спортивная». Передняя и задняя настраиваются одновременно: «только отбой» – на передней, на задней – «сжатие и отбой». Великолепная идея! Я телом тяжеловат, потому преднатяг настроил на средний диапазон, а по ходу движения менял демпфирование – в зависимости от того, насколько разбита дорога и с какой скоростью ехал. В ряде случаев это оказывалось полезным. Особенно в момент, когда тот парень на 1200S со свистом пронесся мимо, и я, готовясь лететь ему вслед, захотел сделать подвеску жестче.

Стабильность BMW потрясла и при ускорении, и при торможении. И хотя мотоцикл не приблизился по проворности к более легким байкам «суперспорт», управлялся быстро (а ведь он длинный), и входил я во все повороты с минимальными усилиями.

В возможностях переднего тормоза K1200S сомнений не было. Он состоит из двух 320-мм передних дисков и 4-поршневых скоб Brembo с системой EVO (с уси-



Внешняя скоростная характеристика BMW K1200S.



По ширине рядная «четверка» BMW ближе к «шестисоткам», чем к «литрам». В моторе использованы решения, проверенные в Формуле-1.

лителем). При нажатии на рычаг на руле работают оба тормоза – и передний, и задний, а при нажатии на педаль – только задний. В стандартную комплектацию входит еще и АБС. В большинстве случаев система работала без сбоев, мотоцикл четко останавливался при торможении передним тормозом с небольшой помощью заднего. Но не уверен, нужна ли EVO на таком относительно легком байке (сравниваю с тяжелыми турерами), ведь по сравнению с обычной тормозной системой мотоцикл частично теряет «чувствительность».

В одном из эпизодов теста я струхнул так, что долго буду помнить. Я резко затормозил перед крутым поворотом на спуске. Думал, еще есть время притормозить, но сработала АБС, байк не сбросил скорость, и в поворот я вошел слишком быстро. Вместо того, чтобы попытаться пройти поворот за счет руления, стал тормозить, выехал по прямой на пустую часть трассы. Ничего не получилось: переднее колесо ударилось о бордюр, шина лопнула, сломалось одно из сочленений подвески. Прости, BMW! Авария произошла потому, что я поздно начал тормозить перед поворотом. Но нахожу себе оправдание: дорога не была скользкой, и, уверен, сумел бы сбавить скорость достаточно и вовремя, не включись АБС. Ей (в сочетании с хитрой передней подвеской), мне кажется, нужно больше времени, чтобы вновь набрать мощность для остановки, когда ее задействуют при крутом спуске. Если бы я покупал K1200S, не устоял бы перед искушением сэкономить на АБС. С другой стороны, ESA – полезная вещь, особенно для тех, кто будет ездить с пассажиром или багажом.

У 1200S есть и другие полезные опции. Конечно же, это легкие литые колеса, причем у переднего вентиль расположен на спице. Удобное заднее сиденье – оно



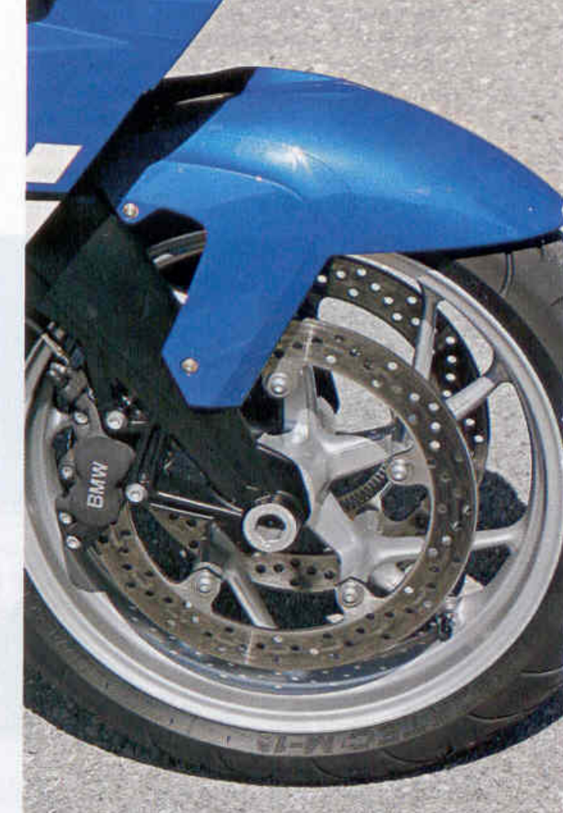
ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	BMW K1200S
Снаряженная масса, кг	248
База, мм	1571
Высота по седлу, мм	790/820
Вылет, мм	112
Наклон рулевой колонки, град.	29,4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, $см^3$	1157
Размерность, мм	79/59
Макс. мощность, л.с. при об/мин	167/10250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	130/8250
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	из алюминиевого сплава
Передняя вилка	Duolever
Ход колеса, мм	115
Задняя подвеска	Paralever
Ход колеса, мм	135
Тормозная система	полуинтегральная
Передний тормоз	2х320-мм диска
Задний тормоз	265-мм диск
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR17

с рукоятками, за них может держаться «второй номер». В дополнительный комплект включены рукоятки с подогревом, центральная подножка, кофры и система «Навигатор II». Меня не впечатлила функциональная, но прозаичная приборная панель: на ней расположен маленький цифровой дисплей с аналоговыми спидометром и тахометром.

...Датчик уровня топлива (он на жидких кристаллах) как-то поспешил пессимистично сообщить, что 19-литровый бак почти пуст. А ведь я проехал всего-то 175 км – обычно на это расстояние расходуется 14 литров. Но расход топлива для спортбайка, как любит говорить мой российский коллега, не суть.

А суть его в том, что K1200S новаторский, сделан с использованием новейших технологий, внешностью приковывает внимание, хотя немного грубоват местами. Водителям, которые, если так случится, пересядут на него с любого предыдущего байка К-серии, он наверняка придется по душе... Но не будем упрощать ситуацию: коммерческий успех S-байка зависит и от тех, кто работает в компаниях-конкурентах. Единственное, за что поручусь, K1200S настолько хорош, что поспорит за клиентов с Super Blackbird, Hayabusa и ZX-12R.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото Наталии ЛЮБИМОВОЙ и Георгия САДКОВА

ТОРНАДО БЕЗ ЖЕРТВ И РАЗРУШЕНИЙ

ПЕРВЫЙ В РОССИИ ГОНОЧНЫЙ ТЕСТ BENELLI TORNADO

BENELLI Tornado 900 Tre, спортбайк

Год выпуска **2003** | Двигатель **898 см³** | Мощность **136 л. с.** | Масса **200 кг** | Максимальная скорость **280 км/ч** | Ориентировочная цена **€23 000**



«Ух ты, что за моцик?» – шумела детвора, пижоны спешили сфотографироваться рядом с ним, а кто посолиднее, опустившись на колени около байка, глазели с видом знатоков и нервно курили. Равнодушных не наблюдалось...

И все это не в салоне, не на постаменте, огражденном цепью, – «живьем»: серийный байк. Завораживающий техно-

арт в дизайне создан не типичным для современных супербайков рядным 3-цилиндровым двигателем (конечно же, с жидкостной системой охлаждения). Он способен передвигаться по дорогам, лихо заезжать в паддок, за пару минут с него можно сбросить «лишнюю одежду» и превратить в гоночный болид для соревнований.

Именно для того, чтобы убедиться в его гоночных достоинствах, терпеливо ждал, когда откроют трассу в Дмитрове, где проводят кольцевые чемпионаты России. Я, конечно, доверяю великим мастерам – Эдриано Мортону и Рикардо Роса, создавшим его, но должен лично убедиться в том, что мотоцикл действительно такой, каким его позиционируют изготовители и зарубежные коллеги-тестеры.

Прохладно… Перед стартом полагается прогреть мотор – завел. Но уже через пару минут включаются хвостовые вентиляторы, стрелка указателя температуры охлаждающей жидкости командует немедля прервать ля-ля с механиками и заняться делом.

Пожалуй, это самый «рослый» спортбайк из тех многих, которые мне пришлось тестировать – 840 мм по седлу. Для пилотов критичный уровень. Но он не смутит, если знаешь, что мотоцикл способен разгоняться до 280 км/ч и с аппетитом проглатывать скоростные повороты. Высокая посадка продиктована компоновочной схемой: в поисках «инструментов» достижения идеальной управляемости двигатель настолько плотно сместили к переднему колесу, что для радиатора системы охлаждения места в «носовой» части не осталось. И пришлось перенести его… под заднее сиденье. Решение спорное: будет ли двигатель охлаждаться эффективно на всех режимах? Это еще предстоит понять. Но дизайнер скажет, что мотоцикл выглядит невероятно свежо.

Жесткий рык упакованного в пластик мотора подкупает моментально. Ни рядные «четверки», ни V-образные «двойки» вроде тех, что установлены на Honda VTR SP-2 или Suzuki TL1000, или даже на любом из Ducati – ни одно из звучаний не идет ни в какое сравнение с голосом Benelli по силе звука, сочным «отстрелам» из глушителей на торможении.

С первого круга на трассе потрясло, как он тормозит. Представьте ситуацию: тренировка началась, спортсмены (а это были участники чемпионата России по шоссейно-кольцевым гонкам) уже успели «вкататься» в трассу, как следует прогреть резину и тормоза, а я, слегка задержавшись, только выехал из боксов и ушел на прогревочный круг. Спустя всего пару минут уже подобрался к другим на торможении и при этом чувствую и разгонный, и тормозящий резервы.

Сейчас, когда пишу этот отчет о тесте, вдогонку к тем ощущениям на треке могу сказать, откуда та уверенность.



Во-первых, о развесовке. На «передок» приходится 53%, а на заднюю часть – всего 47% общего веса. Дальше, 320-миллиметровые тормоза Brembo, армированные шланги и сверхчувствительный главный тормозной цилиндр. Но и это не все. Вспомните, удастся ли вам эффективно затормозить перед поворотом, если заднее колесо висит над дорогой или беспомощно бьется об асфальт, не позволяя держать оптимальную траекторию. Конечно, нет! Но так ведь бывает, и каждый раз, промахиваясь с оборотами или неточно исполняя «перегазовку», мы теряем доли секунды. А теперь сосчитайте, во что обойдутся подобные огрехи, если в гонке предстоит пройти кругов этак 25–30. Отсюда и вывод: чем легче контролировать мотоцикл на торможении, тем больше шансов улучшать и улучшать время на круге. Люди в Пезаро, где создавали Tornado, это отлично понимают.

МНЕНИЕ ПРОФИ

Мауро КУРТИ – сотрудник мотосалона «Италмото», в прошлом профессиональный мотогонщик. В 1975 году занял второе место в национальном чемпионате Италии в классе мотоциклов 500 см³. Вот что он сказал о Tornado:

– Поначалу мотоцикл может показаться тяжелым, но стоит тронуться с места, и про тяжесть забываешь. Очень надежные, цепкие тормоза, позволяют не «терять» мотоцикл на торможении. В чем последняя заслуга и механизма сцепления – он исправляет ошибки пилота, помогает увереннее вести мотоцикл, особенно (убедился на своем опыте) по мокрой трассе.

Учитывая, что погода в России не такая солнечная, как в моей Италии, это качество многими пользователями в России будет оценено по достоинству.

Передней вилки Marzocchi и заднего амортизатора Sachs с запасом хватит и для трека, и обычной дороги. Модель «сильна» и тем, что, будучи подвергнута минимальному тюнингу, она – готовый аппарат для гонок. Ведь на мотоцикле уже установлены тормоза Brembo, отличные амортизаторы и многое другое, чего не встретишь в «стандарте» на «японцах».



Но я смело рекомендовал бы его не только профессионалам-гонщикам (хотя, убежден, на спортивном поприще мотоцикл способен приносить высокие результаты). Аппарат вполне можно рассматривать как мотоцикл на каждый день для езды по обычным дорогам. Если же более всего цените в моторах значения крутящего момента и высокую мощность, байк точно для вас. И еще одна его ипостась: эта модель по-своему эксклюзивна, я даже сказал бы, она обладает коллекционной ценностью.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	1999
Габариты, мм	2040x780x1160
Сухая масса, кг	200
Высота по седлу, мм	840
Макс. скорость, км/ч	280
Время разгона до 100 км/ч, с	3,2
Объем топливного бака, л	18
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	3-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	898,4
Тип ГРМ	DOHC
Мощность, л. с. при об/мин	136/11 500
Крутящий момент, Н.м при об/мин	10,2/8500
Размерность, мм	88x49,2
Охлаждение	жидкостное
Система питания	впрыск топлива
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	композитная
Передняя подвеска	телескопическая вилка ∅ 43 мм, ход 120 мм
Задняя подвеска	маятниковая, ход 120 мм
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	2 диска ∅ 320 мм
Задний тормоз	диск ∅ 240 мм
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	190/50-17

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	1360 руб.
Цена тестируемого экземпляра	€23 000
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 кг

Потому-то и оснастили мотор передовым – «проскальзывающим» сцеплением. Особенность работы его в том и заключается, что в любых отягощающих ситуацию обстоятельствах (ошибка пилота при переключении передач, неточная работа с ручкой газа и т. д.) не позволить заднему колесу утратить контакт с дорогой… Когда я понял, где собака зарыта, пару раз умышленно «промахнулся» с оборотами (не «доиграл» с газом при перегазовке) и даже позволил себе разом (на 8000 об/мин) переключиться с пятой передачи на вторую, не дотрагиваясь до сцепления. И что вы думаете? Benelli четко держит траекторию! Даже тогда, когда его задняя покрышка лишь слегка касается асфальта, а я по-прежнему про-

ТЕСТ-ОЦЕНКА*

BENELLI Tornado 900 Tre, спортбайк



ДВИГАТЕЛЬ



При меньшем, чем в модели-предшественнице, рабочем объеме двигатель Tornado не уступает в мощности главным конкурентам – Aprilia RSV1000R и Ducati 999S, мотор демонстрирует более широкий диапазон рабочих оборотов и лучшую эластичность. Из-за «заднего» расположения радиаторов существует риск перегрева. Расход топлива высок.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ



Сцепление с антиблокировочной системой заслуживает высокой оценки. КП работает четко во всех режимах.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ



Прогрессивная ходовая часть (рама из хром-молибденовых труб, мощный задний подрамник и двигатель, выступающий в качестве несущего элемента) в сочетании с лучшими в мире подвесками – высокотехнологичный коктейль, позволяющий пилоту реализовывать самые амбициозные гоночные планы.



ТОРМОЗА



Их стоит похвалить за высокую степень обеспечения «обратной связи». Тормозной путь – минимальный для болида весом 200 кг.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ



Tornado уступает японским «оппонентам» лишь в скорости маневрирования в медленных и среднескоростных поворотах. Во всем остальном – он лучше.



КОМФОРТ ПИЛОТА



Жаловаться не на что. Форма бака помогает «общению» с мотоциклом. Ветрозащита эффективна до 210 км/ч. Если вы возьмете мотоцикл не ради гонок, то лучшего и желать нечего.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА



«Второму номеру» приходится сильно наклоняться вперед, а на руки падает большая нагрузка. Слабая ветрозащита. Все это либо для до смерти влюбленных в пилота девушек, либо для мазохистов.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ



Большой радиус разворота, ограниченный обзор в зеркалах заднего вида. Все остальное – без нареканий.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ



Набор функций приборной панели богат, включает в себя счетчик кругов и таймер прохождения дистанции. Мощное головное освещение позволяет удерживать высокую крейсерскую скорость на шоссе в темное время суток.



ЦЕНА



Два других именитых соотечественника Tornado – Ducati 999S и Aprilia RSV1000R стоят нынче €28 300 и €15 600, соответственно. А значит, наш испытуемый где-то ближе к золотой середине. Но недешев, недешев…



*По 5-балльной шкале.

Конкуренты

	Aprilia RSV 1000R	Ducati 999S
Длина, мм	2035	2095
База, мм	1415	1420
Высота по седлу, мм	810	780
Сухой вес, кг	189	199
Мощность, л. с.	138	136
Рабочий объем, см³	998	998
Макс. скорость, км/ч	280	270
Объем топливного бака, л	18	15,5

должаю активно работать левой ногой с рычагом КП на понижение, – все остается под контролем, мне удается быстро миновать высшую точку поворота и выйти из него с хорошей скоростью. Мотоцикл при входе в поворот выигрывает на торможении у более легких и компактных Yamaha R1 или Honda Fireblade 2004 года, что свидетельствует о его преимуществе в первой и второй фазах поворота. Но на выходе все происходит не так гладко.

Я поднимаю байк в вертикальное положение, выворачиваю ручку газа до упора, как вдруг рядом раздается пронзительный свист «литровой» четверки, которая к тому моменту успела раскрутиться до ограничителя и, наверняка, уже выдает 160–170 л. с. Бороться с нею на прямых Tre как-то, понимаю, бессмысленно. Но, успокаиваю я себя, в конце концов, не на всех же трассах приходится развивать максимальную скорость, а с передаточными отношениями всегда можно и «поколдовать», не так ли? Да и обогнали меня не «чайники», а профессионалы, да и эту трассу они знают как свои пять пальцев…

Промотавшись таким образом еще пару сессий, понял вот что: проигрываю в медленных поворотах и в конце прямых, т. е. на участках, где определяющим фактором в первом случае становится эластичность мотора и вес мотоцикла, во втором – мощность мотора. Во всех же других ситуациях «стоковый» Benelli способен на равных бороться с подготовленными для соревнований боевыми «японобайками».

Мне не удалось разогнать мотоцикл до предельных 280 км/ч, но нет сомнений в том, что и на предельной скорости он поведет себя так же уверенно и однозначно, как и на 260 км/ч, которую я многократно достигал в ходе тренировочных заездов. А если искать причины недопонимания между мною и Tornado, я бы, не задумываясь, указал на заводские покрышки: заменил бы их на мягкие. Уверен, совершив эту нехитрую модернизацию, время на круге удалось бы улучшить, а на выходе из поворотов стало бы возможным полнее реализовывать крутящий момент могучего двигателя, активнее работать с ручкой газа, не опасаясь срыва заднего колеса.

Что в итоге? С чем будет иметь дело покупатель, способный выложить солидную сумму – 23 «тонны» евро? С итальянским пафосным мотоциклом, демонстрирующим свою непохожесть со всем тем, что существует в мире мототехники. Машина способна принести владельцу радость драйва, а уж тем более – на треке. Tornado – для опытных. Лучше других в его седле почувствуют себя пилоты с ростом выше среднего. После базовой доработки (замены подножек, штатного глушителя на «прямоток», установки Power Commander, адаптации подвесок под конкретную трассу) Tornado, вне всяких сомнений, способен обеспечить и высокие спортивные достижения. ⏮

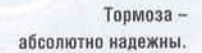
Благодарим компанию **«Италмото»** за предоставленный мотоцикл и экипировку; чемпиона России по кольцевым мотогонкам 2003 г. **Владимира ИВАНОВА** за участие в тесте.

Мощный задний подрамник – остов шасси TRE.



Рулевой демпфер и полностью регулируемая вилка Marzocchi уже входят в стандартное оснащение.

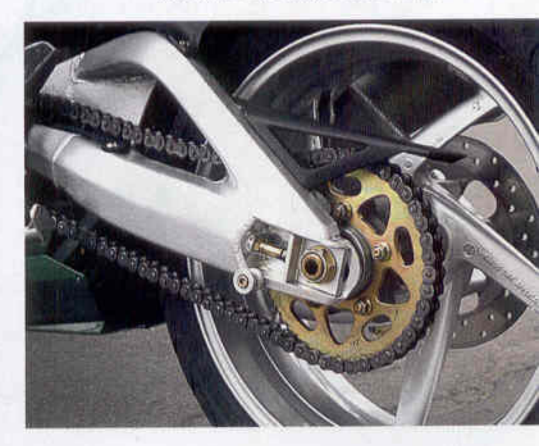




Тормоза – абсолютно надежны.



Маятник задней подвески не только крепкий и легкий, но и выигрышно выглядит.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Александра БАТЫРУ

АМЕРИКАНСКОЕ ВИДИТСЯ ИЗДАЛЕКА

HONDA Valkyria Rune, круизер

Год выпуска 2004 | Двигатель 1832 см³ | Мощность 118 л. с. | Масса 349 кг | Ориентировочная цена $46 000

Вообще-то, выпущенный ограниченной серией в 1200 единиц этот новый мега-круизер от Honda предназначен исключительно для рынка США, так что в Россию он, что называется, приблудился – прибыл в единственном экземпляре (во всяком случае, пока). Но это и обостряет к нему интерес. Менеджерам компании «ДИМ+Ко» стоило немалых трудов уговорить владельца, прежде чем передать ему эту эксклюзивную вещь, позволить протестировать машину испытателю «Мото».



Он еще просто стоит в торговом зале, а все, кто остановит на нем взгляд, едва ли не впадают в шок. Не потому, что это нечто огромное и неповторимое, а от недоумения: неужто сия царского вида махина снизойдет до того, чтобы передвигаться по дорогам, где снуют «простые смертные»? Да и способна ли она на это в принципе?.. Если «в принципе», то должна ведь!

С беспечным видом (мол, и не таких видали) сажусь за руль, а в виске бьется: приподниму ли с бокового упора это очарование весом 350 кг? Как ни странно, поднять оказалось не так сложно. Можно завести мотор.



Теперь знаю: 6-цилиндровый двигатель не может быть плохим. И ничто не сравнится с плавностью его работы и эластичностью. Назовите мне другой мотоцикл, который бы одинаково легко ускорялся на высшей передаче с 30 до 180 км/ч. «Быть не может!» – скажете вы. И я думал так же, но оппозитная «шестерка» позволяет вытворять такие вот выкрутасы! Надо отдать должное и системе питания PGM-F1, пришедшей сюда из мира высоких скоростей Формулы 1: работает бесперебойно и «правильно». Плюс невероятный крутящий момент 16,7 Н.м, мощность 118 л. с. Это ж даже не тепловоз – локомотивное депо! С другой стороны, двигатель очень скоростной и игривый, что ли, он совсем не прочь, чтобы вы «погоняли» его и на высоких оборотах... Любой, кто прокатился на мотоцикле, прежде влюбится в двигатель, а уж после отдаст должное всему остальному: он абсолютно устойчив на шоссе, маневрен, у него отличные тормоза и прочее.

...Honda не спешила. Поначалу в виде концептуальных моделей под грифом от T1 до T4 выставляла будущую Valkyrie на различных международных мотосалонах. После для всех четырех вариантов устроила «всенародное голосование», в котором выбирали лучший. Уверенную победу (с многократным перевесом голосов) одержала вторая версия (хотя сами конструкторы склонялись в пользу T1). Было и так: один из покупателей, завидев предсерийный образец T2, предложил тридцать тысяч баксов наличными, лишь бы в ту же минуту обладать тем, что в последствии перевоплотилось в нынешнюю Valkyrie Rune.

Нельзя не заметить, насколько разительно обновленная отличается от предшественницы. Отличия не исключительно в дизайне – в концепции того, каким быть и как должен ездить кастом-круизер нового тысячелетия. Судите сами: посадка водителя в седле теперь напоминает «дорожную», рабочие скорости – 140–150 км/ч (при этом, заметьте, обтекатель не очень-то и нужен), ультрасовременная подвеска заднего колеса Unit







Цифровой спидометр «понимает» и км/ч. Подсветка регулируется по яркости.

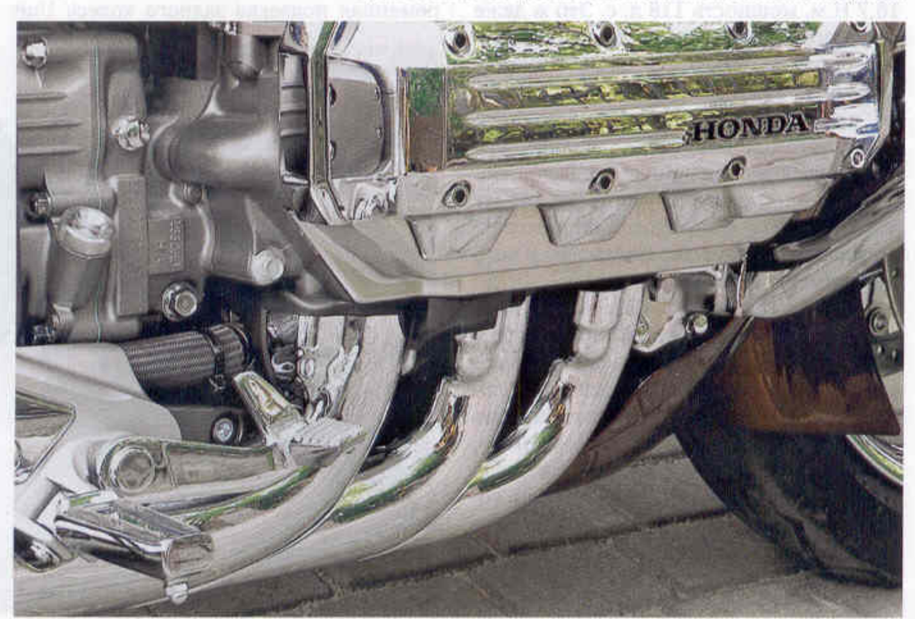


Замок зажигания спрятан слева под бензобаком.

Pro-Link своим совершенством сравнима с гоночной – той, что на спортбайке RC211V, а комбинированная тормозная система и низкопрофильные покрышки рассчитаны на невероятные доселе для больших круизеров скорости 240 км/ч.

Тронешься с места – и поймешь: масса мотоцикла «растворилась», и наслаждаться разгоном тебе уже ничто не мешает. И скорости тоже не чувствуешь, только цифровой спидометр, элегантно спрятанный в тело бензобака, напоминает, что вы за рулем, вне всякого сомнения, очень скоростного (по стандартам круизеров, конечно) мотоцикла. И когда десяток поворотов уже позади, вправе говорить: ощутимой разницы в управлении между добротной дорожной машиной и мега-круизером Rune не улавливаешь. Заслуга в том не только шин, позволяющих уверенно и глубоко наклонять мотоцикл в поворотах, но и в геометрии шасси. И если старая ходовая была ущербна хлипким задним маятником, то в новом – ничего подобного! В консольный маятник «спрятан»

Хрома столько, что просыпается инстинктивное желание побриться.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	NRX1800 Valkyria Rune
Сухая масса, кг	349
База, мм	1750
Высота по седлу, мм	690
Объем бензобака, л	23
Макс. скорость, км/ч	н. д.
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	6-цилиндровый, 4-тактный, оппозитный
Рабочий объем, см³	1832
Размерность, мм	74/71
Степень сжатия	9,8
Макс. мощность, л. с. при об/мин	118/5000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	16,7/2500
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартером
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	пространственная, из ал. сплава
Передняя вилка	рычажная, тянущего типа, ход 100 мм
Задняя подвеска	Unit Pro-Link, ход 100 мм
Тормозная система	комбинированная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска ∅ 330 мм, 3-поршневые скобы
Задник тормоз	диск ∅ 336 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	150/60-18
Задняя шина	180/55-17

моноамортизатор задней подвески. Но обратил внимание: демпфирование недостаточное. Впрочем, оговорюсь: при моем небольшом весе (75 кг). Когда же за руль садился мой приятель, мужчина потяжелее, задняя подвеска, напротив, работала лучше. К передней претензий не возникло. Но кто поручится, что среди владельцев не будет ездоков моей комплекции? Так что ход подвески 100 мм все-таки маловат.

Если повороты руля на небольшой угол не требовали чрезмерного усердствования, то стоило вывернуть руль сильнее, как тут же понимал, какой массой повелеваю. При разворотах это заставляет осторожничать.

А звук!.. Слышали бы вы, как очаровательно мурлычит этот 12-клапанный сытый кот! Выпускная система – шесть элегантных патрубков, переходящих в две трубы необычного – треугольного сечения. С нахлобученным огромным бензобаком, укутанный в жесткую алюминиевую раму, мотор урчит, довольный жизнью, и только при увеличении оборотов, попеременно играя выхлопом каждого из шести (!) глушителей, в нем просыпается сила V-образной восьмерки от General Motors… Ну, или что-то в этом роде.

Но наступает момент, когда ты вынужден тормозить – и тогда за работу принимается комбинированная тормозная система. Она оснащена впереди двумя 330-миллиметровыми дисками (с плавающими скобами и 3-поршневыми суппортами), а сзади – 336-миллиметровым диском, который одинаково быстро и безопасно остановит тяжелый мотоцикл с любой скорости. Благодаря отличному сцеплению шин с дорогой блокировки колеса на юз не произойдет. Комбинированная схема хороша и тем, что при нажатии на педаль заднего тормоза срабатывают и центральные цилиндры обоих передних суппортов, а это, сами знаете, добавляет безопасности.

То, как устроено освещение, – ругаю. Ни я, ни те, с чьим мнением сравнивал свое, – никто из нас не посмел оценить свет фары (и дальний, и ближний) как удовлетворительный. Невольно вспомнил о стоимости мотоцикла – $46 000. За такие деньги свет должен быть идеальным. Успокоиться можно разве тем, что Valkyrie предоставляет некий простор для доработки (в том числе средств освещения) и индивидуализации внешнего вида. Все равно ведь многим (если не всем) владельцам захочется привнести в облик этого шедевра что-нибудь свое, дабы однажды не повстречать на своем пути мотоцикл, в точности повторяющий ваш.



Повторю, для настоящего кастомайзера здесь все только начинается… Вы посмотрите на фотки и скажете, что дорабатывать в мотоцикле нечего. Позволю не согласиться. Вот лишь небольшой перечень того, что я из-

Конкуренты	Triumph Rocket-3	Kawasaki VN2000
Длина, мм	2480	2535
База, мм	1690	1735
Высота по седлу, мм	740	680
Сухой вес, кг	320	340
Макс. скорость, км/ч	225	н. д.
Рабочий объем, см³	2294	2053
Мощность, л. с.	142	103
Макс. крутящий момент, Н·м	200	177
Объем топливного бака, л	25	21
Цена	н. д.	$24 500

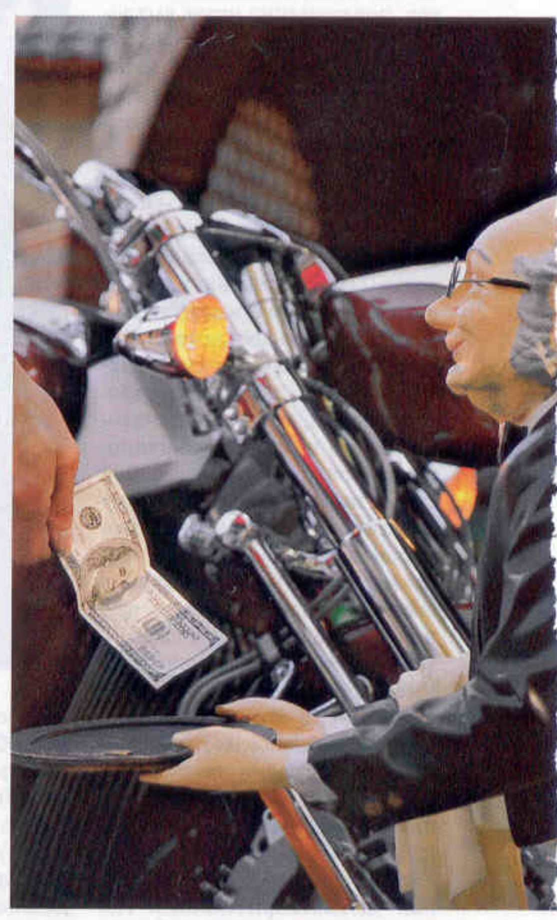
СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма годовой страховки	2430 руб.
Сумма дорожного налога в ГИБДД	1180 руб.
Цена тестируемого экземпляра	$ 46 000
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	2 года
Межсервисный пробег	5000 км



менил бы с абсолютной уверенностью, что это никаким образом не отразится на технических достоинствах аппарата, а комфорт (и настроение) поднимет на порядок. Итак, установил бы лобовой обтекатель, поменял подножки для ног на большие, изменил форму седла. И обязательно установил стереосистему. Большего делать не стал бы, поскольку, скорее всего, уже к 2006 году появится очередная версия мотоцикла. Как это случилось с версией-предшественницей, более туристической, в исполнении Interstate – с лобовым обтекателем, двойной фарой, тремя багажными кофрами, стереомагнитолой, интеркомом и т. д.

В Honda утверждают, что ни при каких обстоятельствах заявленный к производству тираж превышен не будет. Тем выше ценность обладания нынешним эксклюзивом. Владельцам-везунчикам останется выбрать вариант расцветки, форму руля, колесные диски – с хромом или без. И все.

Благодарим мотосалон «ДИМ+Ко» на Волоколамке за предоставленный мотоцикл, а также «Вулкан-Клуб» – за содействие в проведении теста.



ТЕПЕРЬ УЗНАЕМ

Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото Сергея ПРОНИНА

KYMCO Movie XL125, скутер

Двигатель **4Т, 124 см³** | Мощность **9,34 л. с.** | Масса **119 кг** | Макс. скорость **95 км/ч** | Цена **94 500 руб.**



Продукцию тайваньского мотогиганта Kymco до последнего времени не шибко-то знала российская мотопублика. Но вот к нам прибыла последняя модель скутера среднего класса. Красная машинка, надо полагать, станет «заявкой» на нашем рынке.

Тест начался с конфуза, причем виновником стал не столько сам скутер, сколько испытатели. Да, забыл представить, помимо вашего покорного слуги, в тест-райде любезно согласились поучаствовать Маша и Женя из московского спорт-клуба «Терехово-13». Мнение девушек, пусть и не с большим ездовым опытом, считаю важным, поскольку скутеры такого класса по большей части именно начинающим и предназначены.

Так вот, про конфуз. В салоне сказали, что шлем заперт в полости под сиденьем. Но как его открыть – замка-то нигде нет? Заглянул даже под крыло, – может, там укрыт рычажок – так любили делать на «совкоциклах»? Тщетно! Уже решились нарушить ПДД и покататься «с непокрытой головой», стали заводить мотор. Поворот ключа вызвал какой-то щелчок в задней части машины, но двигатель остался мертвее мертвого. Неужели спалили предохранители? Паника улетучилась, когда увидели, что при-

поднялся задний край седла – сработал дистанционный замок. А что мотор не запустился, так это, по мотоциклетной привычке, забыли заблокировать тормоз на руле – скутеры без этого нажатия на него не заводятся.

Нажал на тормоз, и, как только прикоснулся к клавише электростартера, совершенно необкатанный мотор (на одометре – четыре км) заурчал. При запуске не требуется включать обогатитель – все происходит автоматически. Электростартер безупречен, но на скутере сохранен и кик – на всякий случай. Что, несомненно, нам, российским ездокам, понравится. И еще отметил удобство: один ключ и для замков зажигания, и седла, и крышки горловины бензобака (расположенной, кстати, спереди у щитка).



Пока двигатель прогревался, выстроились в очередь на катания. Каждый хотел быть первым! Возымел действие тот аргумент, что на незнакомой технике вначале должен поехать я, более опытный, – кабы чего не вышло.

Сел, выровнял корпус (скутер стоял на боковой подставке) – и тут же раздался щелчок: подставка под действием пружины убралась. Попутно замечу, что есть еще и центральная подставка, поднять на нее машину в 120 кг не представляет труда.

Первое ощущение севшего за руль – скутер слишком громоздкий, причем не столько высокий, сколько «пузатый». Но как только трогаешься и ставишь ноги на полик, негатив улетучивается. Сидеть здорово: места для ног навалом, а на откидной крючок на передней панели можно еще повесить портфель, небольшую сумку или пакет.

С шириной и формой руля – все в норме. А о том, насколько удачно расположены органы управления, лучше всего свидетельствует еще одно случившееся происшествие. Когда за рулем была Женя, на боковой дорожке неожиданно показалась машина, водитель которой скутер явно не замечал. Наша райдерша мгновенно, «на автомате» нашла нужную клавишу включения головной фары – и ДТП не произошло.

Испытания скутера на управляемость ни на дороге, ни на площадке ничем не поразили: он ехал туда, куда его направляли. Как и должно быть. Угол поворота руля более чем достаточный – что ценно при маневрах на малой скорости (сами понимаете, речь идет о городских пробках).

Пафоса от динамики 125-кубового серийного аппарата ожидать трудно. До 50 км/ч «двигунчик» разгонялся примерно так, как более легкие «полтинники». Преимущества его кубатуры ощущаешь только тогда, когда уже набрал приличную скорость и при перевозке пассажира. Вот тогда разгон однозначно более уверенный.

Если едешь в одиночку, подвески мягкими не назовешь. С пассажиром – комфортнее. Задний амортизатор без регулировок, даже без поджатия пружины, хуже того, его шток лишен защитного стакана (была бы хотя бы гофра) – значит, шток на наших грязных дорогах быстро закиснет. Вон передняя вилка – в гофрах…

Всех интересует максимальная скорость. Ее проверять не стали – все-таки машина необкатанная. Но до 80 разгонялись, и запас, чувствовали, оставался. Признаться, напрягались, вглядываясь в спидометр: шкала – невнятная, стрелка – тонкая, циферки мелкие и расположены тесно – на ходу непросто определить скорость. Хорошо, указатель топлива весьма крупный, уж его показания не заметить невозможно. Что важно: объем бензобака (7,8 литра) маловат для езды по российским просторам, чай, не Тайвань.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	SN25
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	119
Габариты, мм	1820x685x1095
База, мм	1215
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	123
Объем бензобака, л	7,8
Макс. скорость, км/ч	95
Макс. нагрузка, кг	115
Минимальный радиус поворота, м	1,87
Тормозной путь, м (со скорости 20 км/ч без пассажира)	13
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	124
Размерность, мм	52,4x57,8
Степень сжатия	9,2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	9,34/7750
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	9,3/6000
Система питания	карб. VE45 с диам. диф. 22 мм
Газораспределение	OHC
Система зажигания	бесконтактная CDI
Запуск двигателя	электро- и кикстартер
Топливо	бензин А-92
Система смазки	под давлением
Система охлаждения	воздушная
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, сухое
Силовая передача	клиноременный вариатор с 2-ступенчатым редуктором
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	из стальных труб, сварная
Подвеска переднего колеса	телескопическая вилка с пружинно-гидравлическими амортизаторами
Подвеска заднего колеса	маятниковая с 1 пружинно-гидравлическим амортизатором
Тормоз передний	дисковый, с 2-поршневой скобой, ∅ диска 210 мм с гидроприводом
Тормоз задний	барабанный
Колеса	литые
Переднее колесо	120/70-12
Заднее колесо	130/70-12



На шкале спидометра слишком мелкие цифры. Так что скорость с одного мимолетного взгляда не прочитаешь.



Передний тормоз (с 2-поршневой скобой), хотя и не шедеврален, но свою работу выполняет исправно.

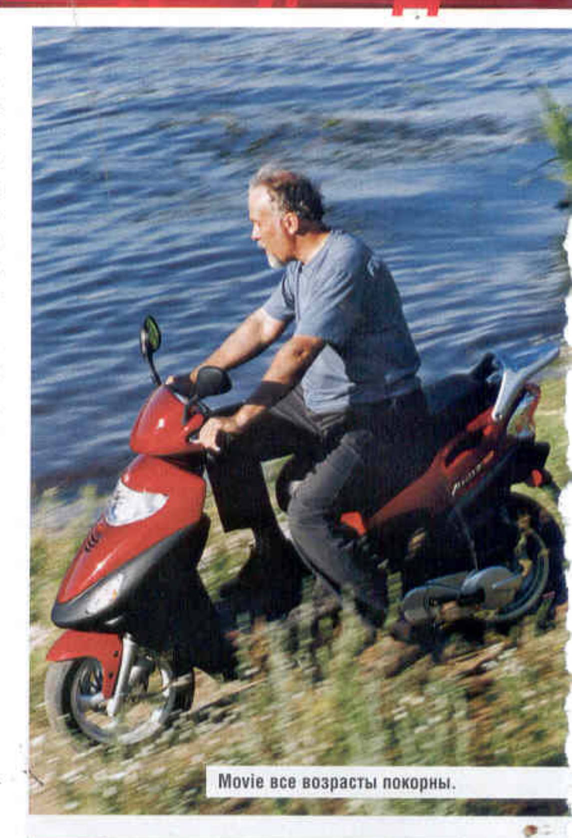
Тормоза останавливают нагруженный скутер уверенно, хотя для упражнения «стоппи», возможно, не годятся (не проверяли). На «барабаны» на заднем колесе наговаривать не станем – они еще не смотрятся анахронизмом и применяются на многих моделях утилитарных скутеров. Их работоспособность вне сомнений, а по надежности они еще поспорят с дисковыми. Да и дешевле «барабаны».

О комфорте пассажира конструкторы, видно, думали крепко – неплохи и подушки сиденья, и обширная дуга для рук пассажира (можно держаться и просунув ладони в прорези в облицовке). «Кондовый» багажник не сугубо декоративный, и не тот, который называют «для перевозки бутербродов»: сюда смело клади чего потяжелее, ухватившись за него, скутер можно поднять на подставку.

Насчет перевозки грузов. Кроме подседельного пространства и багажника имеется еще и открытый сверху бардачок на переднем щите. В него входят (проверено) две пластиковые поллитровые бутылки, еще и мелочевка.

Когда основная тест-команда вдоволь накаталась, за руль попросился фотограф. «Совкоциклист» в прошлом, он скептически оценивал любую машину без сцепления и коробки передач. А эта вдруг понравилась. А остановился он только тогда, когда в баке иссяк бензин. И сказал: «Оказывается, и на таких «осьмушках» можно ездить в кайф!».

Благодарим компанию «МАСКО-ИСТ» за предоставленный скутер.



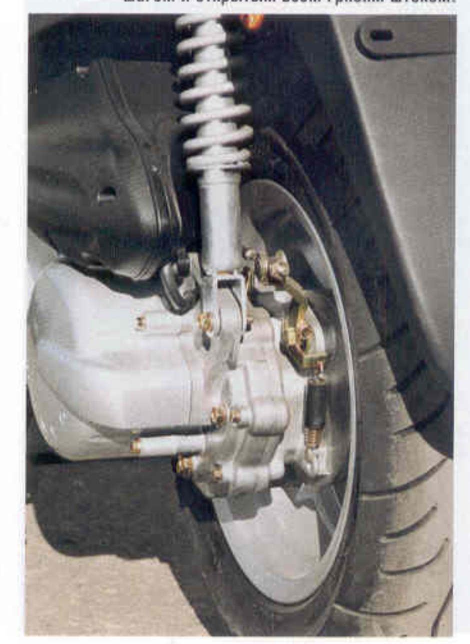
Movie все возрасты покорны.



+	Хорошо управляем. Надежный багажник. Удобно пассажиру.
–	Недостаточная защищенность моторного отсека от грязи. Малоинформативный спидометр. Нет регулировок заднего амортизатора. Маловат бензобак.



Пожалуй, наиболее примитивный узел во всем скутере – задний амортизатор. Он без регулировок, с пружиной с постоянным шагом и открытым всем грязям штоком.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

REGGY МЧАТСЯ, REGGY СКАЧУТ...

RG50S1001, скутер

Двигатель **49,9 см³** | Мощность **3,5 л. с.** | Ориентировочная цена **51 240 руб.**



RG50M1601, мокик

Двигатель **49,9 см³** | Мощность **3,4 л. с.** | Ориентировочная цена **44 652 руб.**



RG50S1201, скутер

Двигатель **49,9 см³** | Мощность **3,5 л. с.** | Ориентировочная цена **56 577 руб.**



Интересные настали времена: что такое дефицит, граждане уже давно и не вспоминают (разве те, кто стоит в очереди за «Роллс-Ройсами»), а на рынке скутеров объявляются все новые и новые марки. Пожаловала к нам и американская компания AGA. Под маркой Reggy она предлагает несколько моделей. По мнению заокеанских специалистов, они неминуемо заинтересуют стесненного в средствах российского покупателя.







О наворотах в этих недорогих скутерах, в том числе в «приборке», не может быть и речи, лишь Reggy 3 (красненький) щеголяет тахометром.

Никто и не скрывает, что собираются эти «полтинники» в Китае. Оно и понятно: сами американцы, с их дорогущими накладными расходами на производство, огромной, по нашим меркам, ценой комплектующих и высокооплачиваемой рабочей силой ни в жизнь не уложились бы в штуку-полторы баксов при производстве этих пусть не ультрамодных, но вполне современных «табуреток» с 1-цилиндровыми 4-тактными (!) двигателями, щеголяющих кто дисковыми тормозами, кто тахометром или, представьте, 4-ступенчатой коробкой передач с полуавтоматическим, понимаете ли, сцеплением!

«Полтинники» в большинстве своем редко балуют стремительной динамикой. А оцените эти – RG50S1001 и RG50S1201 (ловлю вашу мысль, читатель, на лету: их аббревиатуру запомнить вряд ли получится, да и не хочется запоминать. Но я уверен, производитель вскоре придумает что-нибудь более удобоваримое). Ездят эти «табуретки» весьма неплохо. Игриво настроенные вариаторные трансмиссии вкупе с оборотистыми 4-тактными двигателями позволяют без труда атаковать вторую полосу проезжей части и не без успеха соперничать с «Жигулями» в светофорных гонках. Короткая колесная база, малый вес и низкий центр тяжести делают свое дело: все, что остается водителю, – следить за дорогой и вовремя жать на тормоза. Существенных отличий в обликах и характере разгона между малышками я не нашел, но тормоза – это то, что определяет, кто из этих двоих безопаснее. Лично я положил бы белый шар на весы Reggy 3 (предлагаю так именовать красненького – хотя бы на время теста). Передние – дисковые, оснащены гидроприводом – они-то и обеспечивают хорошее замедление. Весит он больше, его база по отношению к первому (желтенькому) длиннее на 10 см (что на управляемости, уверяю, не отражается). Понравился красненький не только тормозами – он крупнее Reggy 1 (или

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

	RG50S1001	RG50S1201	RG50M1601
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм	1660/680/1070	1824/707/2154	1900/700/1020
Вес, кг	75	85	90
Полезная нагрузка, кг	120	135	125
Макс. скорость, км/ч	50	50	50
Расход топлива, л/100 км	1,8	1,8	1,6
Объем бензобака, л	3,2	3,2	3,5
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный		
Рабочий объем, см³	49,9	49,9	49,9
Мощность, л. с. при об/мин	3,5/8000	3,5/8000	3,4/8000
Крутящий момент, Н.м при об/мин	3,0/8000	3,0/8000	3,0/8000
Охлаждение	воздушное	воздушное	воздушное
Система питания	карбюратор	карбюратор	карбюратор
Система запуска	электро- и кикстартер		
ТРАНСМИССИЯ			
Сцепление	автоматическое, центробежное		полуавтоматическое
Главная передача	клиноременный вариатор		цепная
КП			4 ступени
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Рама	трубчатая, стальная		
Передняя подвеска	рычажного типа	телескопическая вилка	телескопическая вилка
Задняя подвеска	блок двигатель–трансмиссия		маятниковая
Передний тормоз	барабанный	дисковый	барабанный
Задний тормоз	барабанный	барабанный	барабанный
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ			
Гарантия	18 месяцев	18 месяцев	18 месяцев
Межсервисный пробег	1000 км	1000 км	1000 км


Reggy 1



Reggy 2


Reggy 3

RG50S1001), оснащен побогаче – на нем тахометр (вдобавок к спидометру, естественно), две (а не одна) фары головного освещения, бардачок запирается ключом. На мой взгляд, это выдает в нем туристическое начало. «Намордник» на фарах и шины с шашечками крупного размера позволяют без страха оставаться за обочиной, съезжать далеко за ее пределы, месить колесами (пусть и не болотную) загородную грязь и без осложнений возвращаться на шоссе.

Еще одно отличие в подвесках: у Reggy 3 вилка телескопического типа, она делает управление… более понятным. Это сказывается на скорости прохождения поворотов, и на торможении. Нужно признать, достигаемая обоими скутерами скорость 50 км/ч – не предел. Но небольшой диаметр колес и скромный просвет под «пузом» заставляют водителя осторожничать при проезде через «лежачего полицейского», прыжках с бордюра, да и сбрасывать скорость на дороге, изобилующей ямами и буграми.

Так вот, по показателю «проходимость» (равно, как и «максимальная скорость»), на высоте Reggy 2. «Проглатывая» большими – 17-дюймовыми колесами расколдобенные безобразия на своем пути, он хотя и оснащен двигателем аналогичного рабочего объема и мощности, увереннее двигается по любой дороге, способен легко взобраться под уклон в 18%. Два других испытуемых на такие подвиги не способны.

Спросите, как ему это удается? Все просто: Reggy 2 может похвалиться не только выхлопом из настоящего мотоциклетного глушителя, но и 4-ступенчатой коробкой передач с полуавтоматическим сцеплением. Причем передачи переключаются «по кругу». Привыкнуть к этому сложно, но если привыкните – будете в восторге. Научиться не так уж сложно, скажем, при каждой остановке, чтобы переключиться с высшей на нейтральную, не надо последовательно перебирать передачи «вниз». «Топаете» по лапке всего один раз – и с четвертой тут же попадаете на нейтраль. Проверено: сперва я сам опасался на предмет того, что вдруг переключусь с высшей на первую, проскочив «заодно» и нейтральную. Однако волновался напрасно, на ходу попасть ненароком на нейтральную или первую передачу (с четвертой) невозможно – ошибка исключена конструкцией.

У скутеров уверенные «низы», плавно нарастает мощность. Машинки легкие – это тоже удобно. Плюс невелики эксплуатационные расходы, предусмотрена возможность сервисного обслуживания. К тому же зготовитель предоставляет полуторагодовую гарантию на все модели, разве не приятно! Вам понравится, что в этих «табуретках» не нужно смешивать масло с бензином. В любую погоду заводишь мотор и не думаешь, что вскоре придется делать очередное предзаправочное «вскрытие». За небольшие (для скутеров) деньги не грех приобрести для себя вот такую игрушку.

Благодарим компанию **AGA** за предоставленную технику.

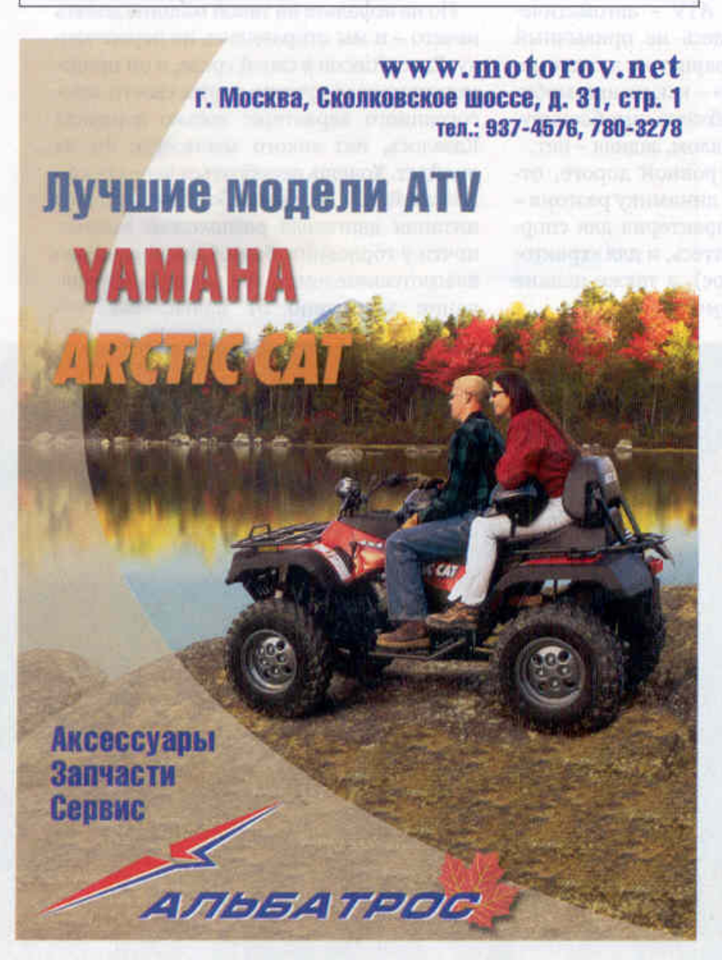
Reggy 1 и Reggy 3 оснащены «малокалиберными» 10-дюймовыми колесами. Поэтому, если вы ищите больше комфорта, пересаживайтесь на Reggy 2.


Reggy 1


Reggy 3


Reggy 2


KYMCO
Гарантия два года без ограничения пробега
ООО "Маско-Ист"
Москва, ул. Электродная, 2, стр. 12, 13, 14
т. (095) 540-78-47, ф. (095) 745-98-92
www.masco-east.ru, kymco@masco-east.ru
ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ:
ООО Торговая компания "РКМ"
Ярославль, ул. Победы, 35
т/ф (0852) 73-94-56, т. (0852) 30-15-50
ООО "Мото Рэот"
105122, Москва, Щёлковское ш., 5
т/ф (095) 967-16-36, 163-44-87
"РУСМОТОБАЙК"
Москва, ул. Дубнинская, 81-А
т. (095) 485-54-10, 509-23-10
www.rusmotobike.ru
м-н "ЗЕНИТ", мотосалон
Москва, Сокольническая пл., 9
т. (095) 268-60-65, 269-37-64
ООО "Фирма АСТЭК"
Москва, Хорошевское ш., вл. 39
107-98-83, www.moto-k.ru
Приглашаем к сотрудничеству дилеров


www.motorov.net
г. Москва, Сколковское шоссе, д. 31, стр. 1
тел.: 937-4576, 780-3278
Лучшие модели ATV
YAMAHA
ARCTIC CAT
Аксессуары
Запчасти
Сервис
АЛЬБАТРОС

Лев ГАРЯЕВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

ФУНТ «ИЗЮМА»

HONDA TRX650FA FourTrax Rincon, ATV

Год выпуска **2004** | Двигатель **640 см³** | Мощность **32 л. с.** | Масса **275 кг** | Ориентировочная цена **$13 490**



Этот квадрацикл появился на нашем рынке в этом году и вызвал вопрос, как его называть: трактором-работягой или спортсменом?

С одной стороны, размер, тяговые характеристики и потрясающая проходимость убеждают, что машину нужно записать в разряд утилитарных. С другой, независимая передняя и задняя подвески, режим ручного переключения передач (в совокупности с гидромеханической трансмиссией) и возможность отключения переднего моста сближают его со спортивными машинами. Что гадать!! Тест покажет.

Признаться, ожидал, что увижу вездеход с грубыми формами облицовок, а Rincon оказался изящным красавцем. Дизайнеры поработали на славу: острый, но дружелюбный «прищур» фар, плавные обводы пластика, удобно расположенная приборная панель с жидкокристаллическим дисплеем… Все органы управления (кроме селектора направления движения) выведены на руль, привод заднего тормоза продублирован педалью под правой ногой. Для включения переднего моста – переключатель на правом пульте. Здесь и ставшая теперь стандартом комплектации силовая розетка – на случай, если понадобится подключить дополнительное электрооборудование мощностью до 120 ватт, скажем, зарядить телефон, включить фару-искатель, электролебедку или электропилу.

«Изюминка» этого ATV – автоматическая трансмиссия. Здесь не привычный уже клиноременный вариатор, а гидромеханический «автомат» – как на автомобилях. Передняя ось снабжена самоблокирующимся дифференциалом, задняя – нет.

Прокатившись по ровной дороге, отметил превосходную динамику разгона – такую, что скорее характерна для спортивного ATV (согласитесь, и для «трактора» это большой плюс), а также цепкие и предсказуемые тормоза.

Но на асфальте на такой машине делать нечего – и мы отправились на пересеченку. Здесь Rincon в своей среде, и он продемонстрировал лучшие черты своего многогранного характера: только держись! Казалось, нет такого места, где он не пройдет. Хочешь перебраться через реку – пожалуйста! Воздухозаборник системы питания двигателя расположен высоко, почти у горловины бензобака, и снабжен влагоотсекателем, а все электрооборудование защищено от влаги, так что





Воздухозаборник системы питания двигателя поднят выше уровня сиденья.



На дисплей выводится информация о времени, скорости, пробеге и количестве топлива в бензобаке.

на «квадрике» можно проехать в воде по самое сиденье – не «захлебнется». Барабанные тормоза передних колес, на первый взгляд, не внушали доверия, но заверения концерна Honda подтвердились: они герметично закрыты и продолжают четко выполнять свои функции даже после прохождения брода… Хочешь с ветром в ушах промчаться по бездорожью, с прыжками, управляемыми заносами и прочими спортивными выкрутасами – нет проблем! Для этого отключи передний привод, переведи систему переключения передач в ручной режим (все это кнопками на руле) – и Rincon превращается в агрессивный квадрацикл, способный конкурировать со многими спортивными моделями. Газу побольше – и чумовой крутящий момент, переданный через гидротрансформатор, легко пускает экипаж в занос, а неудобства бездорожья «съедаются» длинноходной независимой (для всех колес) подвеской…

Потянуло полазить по грязи? Легко! Достаточно подключить передний мост, а трансмиссию в автоматический режим – и ATV, только что демонстрировавший повадки «спортсмена», превращается во всепролазный трактор. Зацепистая резина и «умная» трансмиссия все сделают как надо. Жидкостное охлаждение двигателя – еще одно достоинство в корзину потребительских качеств: оно позволяет долго работать с полной нагрузкой без перегрева двигателя даже в самых тяжелых условиях.

«Козырной туз» этой Honda – способность тянуть: вытащить с илистого дна прицеп с лодкой для него не составило труда, хотя их общий вес – более полутора тонн. Вездеход с клиноременным вариатором вряд ли способен на такие подвиги. Но в том-то и дело, что здесь его нет.

Если бы для ATV существовал класс с названием «спортивно-туристический», я бы отнес «Ринкон» именно к нему. Мастерам Honda удалось создать по-настоящему универсальный и практичный ATV.

Спрашиваете о цене? Согласен, $13 500 – недешево. Но, уверяю вас, она «не слишком», если сопоставите ее с качеством и функциональностью вездехода.

Благодарим фирму **«Аояма Моторс»** за предоставленный для теста ATV.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Honda TRX650FA FourTrax Rincon
Модельный год	2003
Сухая масса, кг	275
Габариты, мм	2050x1130x1164
База, мм	1290
Высота по седлу, мм	845
Дорожный просвет, мм	245
Объем бензобака, л	17
Грузоподъемность багажника переднего/заднего, кг	50/60
Масса прицепа, кг	1000
Радиус разворота, м	3,3
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый 4-тактный
ГРМ	OHV
Рабочий объем, см³	649
Размерность, мм	100x82,6
Макс. мощность, л. с.	32
Макс. крутящий момент, Н·м	50
Система питания	карбюратор CV, Ø диффузора 37 мм
Система запуска	электро/ручной стартер
ТРАНСМИССИЯ	
Коробка передач	гидромеханическая 3-ступенчатая с гидротрансформатором и электронным управлением
Главная передача	валами
Передний мост	самоблокирующийся дифференциал
Задний мост	без дифференциала
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	пространственная стальная
Передняя подвеска	независимая на А-образных алюминиевых рычагах
Ход колес, мм	176
Задняя подвеска	независимая на А-образных алюминиевых рычагах
Ход колес, мм	203
Передние тормоза	герметичные барабанные
Задний тормоз	дисковый
Передние шины	25x8-12
Задние шины	25x10-12





Независимая задняя подвеска обеспечивает высокую плавность хода.

HONDA CBR1000RR Fireblade

Андрей КУЛАГИН, фото Георгия САДКОВА

ОГНЕННО-БРЕЮЩИЙ ПОЛЕТ

Об авторе. Он не новичок в кольцевом мотоспорте. В 2000 году дебютировал в российском чемпионате, а уже в следующем был вторым в классе мотоциклов с двигателем до 1000 см³. Все годы пилотировал Honda Fireblade, в нынешнем пересел на аппарат модели 2004 года, третью подряд «огненную битву». Насколько хорош новый Blade?

Когда я впервые узнал из Интернета о новой модели мотоцикла, родились вопросы недоумения: зачем диаметр передних тормозных дисков уменьшили с 330 до 310 мм, тогда как масса мотоцикла, по сравнению со старой моделью, возросла на целых 11 кг? Сведения о максимальной мощности в разных источниках «плясали», а сколько «лошадей» на самом деле?.. Чутье подсказывало: не может быть, чтобы новый Blade сделали хуже старого, и опыт убеждал, что Honda только развивает достоинства своих машин.

Разница в мощности модели 2002 года и новой версии оказалась разительной. Мне – на руку: чтобы победить в чемпионате, нужна конкурентоспособная техника. Уверенно могу сказать, что в чемпионате этого года мой Blade – один из самых мощных мотоциклов, способный превзойти Yamaha R1 и Suzuki GSX-R1000. Это не просто слова – прошло уже две гонки, и я вижу, какой огромный потенциал в моторе. Новый мотор работает менее натужно, но в то же время быстрее разгоняет мотоцикл до максимальной скорости. А стоит поднять обороты до «7500» – тут только держись за руль: ускорение невероятное! Я ждал от новой модели, прежде всего, большей мощности – и получил ее.







Общие данные: сухая масса – **178 кг** ■ база – **1410 мм** ■ длина – **2025 мм** ■ максимальная скорость – **290 км/ч** ■ объем бензобака – **18 л.** **Двигатель** – 4-цилиндровый, 4-тактный ■ рабочий объем – **998 см³** ■ максимальная мощность – **163 л. с.** при 11 250 об/мин ■ система охлаждения – жидкостная ■ система питания – впрыск топлива ■ система запуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – диагональная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка, ход 120 мм ■ задняя – маятниковая, ход 135 мм. **Тормоза:** передний – 2 диска ∅ 320 мм ■ задний – диск ∅ 220 мм ■ передняя шина – **120/70-17** ■ задняя – **190/50-17**.

Превосходства мотоцикла не только в мощности двигателя, но и в том, как байк управляется. Помню, в свое время про литровый «джиксер», Suzuki GSX-R1000, спортсмены говорили: при скоростях за 200 км/ч у него крылья вырастают. То же я ощутил, когда сел на новый Blade. Не мог удержаться – сравнил: поочередно разгонялся на каждом из этих мотоциклов со 140 до 200 км/ч на шестой передаче: это полет.

Маятник теперь чуть длиннее, вместе с тем угол наклона передней вилки немного меньший. Считаю, мотоцикл стал стабильнее держать курсовой вектор на максимальной скорости, заднее колесо не «гуляет» из стороны в сторону. Аппарат предельно послушен: на входе в поворот на высокой скорости новое шасси позволяет осуществлять быстрое руление.

Сомнения по поводу тормозов исчезли уже после нескольких контрольных торможений на высокой скорости. Единственное, что сделал – заменил резиновые штатные тормозные шланги на армированные – с ними еще надежнее, срабатывание – мгновенное.

После переделки мотоцикла в гоночный под мой вес 64 кг настроить на ту или другую трассу задний амортизатор не удалось. Новомодный же электронно-гидравлический демпфер, по моим ощущениям, прилично работает только на дорогах общего пользования. Курсовой устойчивости на максимальной скорости или на выходе из поворотов в гоночном режиме он не гарантирует. Заменил на регулируемый Ohlins – и получил искомое от хорошо забытого старого…

Если спросите, пригоден ли новый Blade к обычной жизни, то отвечу, что, конечно, да. Защита от ветра, в общем, похвальная, даже на скорости за 200 км/ч можно не прятать голову за ветровой обтекатель, и только разогнавшись еще быстрее, «ложишься» на бак. Но на Blade в путешествие, пусть и не дальнее, не отправишься, да он и создан для другого. ⏮

БАНДИТСКИЕ



BANDIT 400V ПРОТИВ BANDIT 400K

Он должен быть небольшим, легким, юрким, со «злым» движком и не дороже 2500 у. е. – больше не накопил. Ни одним из этих качеств я жертвовать не хотел. «И не надо», – сказала Удача и подсунула Suzuki Bandit 400. Я сказал «спасибо».

Прикольное имя сочетается с прикольной внешностью: рама – а-ля «птичья клетка», красивые трехспицевые диски, да и общий задиристый дизайн аппарата не оставили меня равнодушным. Более того, хотел «бандюка» модификации «К». Это версия с 59 «кобылками» в моторе еще без изменяемых фаз газораспределения (в отличие от более поздних «бандитов», у которых хитрая система управления клапанами частенько «глючит»). Попал мне в руки именно он: 1990 года выпуска, красный, полносильный и вдобавок без пробега по России (если верить одометру, общий пробег аппарата на день покупки составил 17,6 тыс. км).

Он требовал замены резины, заднего тормозного диска и колодок, воздушного фильтра, чистки и синхронизации карбюраторов. В целом же аппарат был в очень хорошем, я даже сказал бы отличном состоянии, если сделать скидку на его возраст.

Заменил все перечисленное, рабочие жидкости – и поехал! Его стихия – город: уверенно двигается в потоке, оставляет водителю возможность «пульнуть». Характер мотоцикла вздорный и покладистый одновременно: хорошая тяга на «низах» обеспечивает комфортное маневрирование в пробках и узких дворовых проездах, а бодренький подхват в верхней части скоростного диапазона двигателя позволяет на трассе не чувствовать себя изгоем в левом ряду, где нет-нет, да и просвистит какой-нибудь огромный «биммер» или «мерс».

Единственное неудобство доставляют подвески: мелкие ямки и кочки они не замечают, а вот те, что побольше, превращают езду в испытание: низкопрофильная резина и малый ход подвесок (130 мм передняя и 125 – задняя) в угоду хорошей управляемости приносят в жертву комфорт на разбитом покрытии. Хоть вилка и слишком мягкая на пробой, зато очень жесткая на скручивание (полагаю, это отчасти заслуга бугеля, одновременно выполняющего роль крепления переднего крыла), отчего мотоцикл нисколько не «рыскает» в поворотах и не выходит из-под моего контроля. Задняя подвеска тоже мягковата, но она наделена регулировкой предварительного поджатия пружины и прогрессивной характеристикой – этого достаточно, чтобы простить ей все.

Очень доволен трансмиссией: «нейтралку» ловлю элементарно, да и остальные передачи «втыкаются» четко. Передаточные числа в коробке подобраны так, что – убедился не раз – они хорошо сочетаются с характером двигателя.

Тормозная система – выше всяких похвал! Два здоровенных (по меркам «че-

РАЗБОРКИ

Алексей КОРОТКОВ, Москва,
фото Александра БАТЫРУ

тырехсоток») передних тормозных диска, охваченные 4-поршневыми скобами, и один задний уверенно осаживают аппарат на любой скорости и делают торможение прогнозируемым и быстрым.

Поездки за город показали: единственный минус эргономики в том, что после ста километров пути начинает ощутимо болеть спина. Сказывается особенность посадки – она не для долгих странствий. Но стоит остановиться, отдохнуть минут пять-десять – и можно «разломать» еще сотню. На загородной трассе приемистость и скоростные характеристики моцика оказались даже выше ожиданий! Но, должен заметить, обтекатель здесь совсем не лишний.

Движение с пассажиром по городу или загородному шоссе практически ничем не отличается от движения в одиночку: та же управляемость, почти то же ускорение. Правда, тормоза ведут себя совершенно по-другому: становятся более «вялыми» и менее информативными.



Общие данные: длина – **2050 мм** ■ ширина – **720 мм** ■ колесная база – **1410 мм** ■ сухой вес – **167 кг** ■ максимальная скорость – **190 км/ч** ■ расход топлива на 100 км – **6–7 л** ■ емкость бензобака – **18 л**. **Двигатель** – 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный ■ газораспределение: модель K – **DOHC**; модель V – **DOHC TCC** ■ максимальная мощность: модель K – **59 л. с.** при 12 000 об/мин; модель V – **54 л. с.** при 11 000 об/мин ■ система питания – 4 карбюратора Ø 32 мм ■ система запуска – электростартер. **Трансмиссия:** сцепление – многодисковое в масляной ванне ■ коробка передач – 6-ступенчатая ■ главная передача – цепью. **Ходовая часть:** рама – диагональная стальная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка Ø 41 мм; ход колеса – **130 мм** ■ задняя подвеска – маятниковая с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой; регулировка по предварительному поджатию пружины; ход колеса – **125 мм** ■ передний тормоз – два диска Ø 290 мм, 4-поршневые скобы ■ задний тормоз – один диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба ■ передняя шина – **110/70-17** ■ задняя шина – **150/70-17**.

Поездки по неасфальтированным дорогам никакого удовольствия не принесли: подвески не справляются с кочками и ямами, попадешь передним колесом на слой песка – и его тут же сносит. Так и грохнуться недолго. Конечно, нет криминала в том, что от асфальта до точки назначения проедешь по грунтовке: аккуратно и спокойно добраться можно, но – только если это действительно необходимо. Bandit – дитя асфальта.

Светотехника работает отлично: мигание поворотников и стоп-сигнал легко разглядишь даже при ярком солнце, а в сумерках и темноте света фары более чем достаточно, чтобы не вылететь в кювет. Подсветка спидометра и тахометра в темноте не отвлекает от движения и не «режет глаза», я получаю необходимую информацию с приборов, бросив на них беглый взгляд.

Все это рассказал после того, как проехал 2500 км по Москве и Подмосковью. Плачу только за бензин (обычно лью 95-й, на 92-м мотор иногда артачится). А расход топлива на 100 км пути при скорости движения 110–120 км/ч составляет 6–7 литров.

РАСХОДЫ НА ПРЕДСЕЗОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, у. е.	
Suzuki Bandit 400K	2300
Свечи	4х8,5
Масляный фильтр	12
Воздушный фильтр	10
Резина (пер./зад.)	90/120
Масло	50
Антифриз	25
Тормозной диск	30
Колодки тормозные	18
Смазка цепи	15
ИТОГО	2750

ОТ РЕДАКЦИИ. Наслушавшись советов доброхотов (в основном дилетантских), покупатели часто ломают голову: если брать Suzuki Bandit 400, то какой модели двигателя (которая зависит от года выпуска) отдать предпочтение? Более свежие «бандюки» (а также RF400) комплектовались моторами с изменяемыми фазами газораспределения, в названии модели литера «V» (в народе их прозвали «красноголовыми» – это из-за крышки ГРМ, окрашенной в красный цвет). Более ранние модели (до 92-го года) более примитивные (без изменяемых фаз), хотя и с более мощным (на пять «лошадок») двигателем, однако он не вписался в строгие нормы по шумности и токсичности. Красноголовый мотор отличается от предшествующего только конструкцией головки цилиндров, а точнее – системой ГРМ: на низких оборотах фазы впуска и выпуска уже, чем на высоких, что обеспечивает прирост крутящего момента. Более ранний двигатель такой системой не наделен, но более форсирован, так что «силы» обеих моделей равны.





На мощностном стенде.

пускаем моторы!.. Высшая передача – и колесо начинает раскручивать беговой барабан. В первом раунде (измерение мощности) «красная шапочка» уступила сопернику – показала 40 «лошадей» на заднем колесе против 44 у «серого» мотора. Отметим: разница в мощности соответствует данным изготовителя (напомним, у версии «К» на коленвале 60 л. с., у «V» – 55).

Во втором раунде (измерение крутящего момента) «волчок» немного уступил в нижней и средней частях скоростного диапазона, затем «отыгрался» в верхней, но не намного.

Выводы: у обоих моторов после пробега, превышающего 20 000 км, мощность практически не отличается от паспортной, то бишь сил у них, как у молодых. У «красноголового» более спокойный характер, предшественник – более резок (см. графики). При езде же (а не на стенде) различия между «конкурентами» едва заметны, и то лишь в момент, когда «отстреливаешь» по прямой.

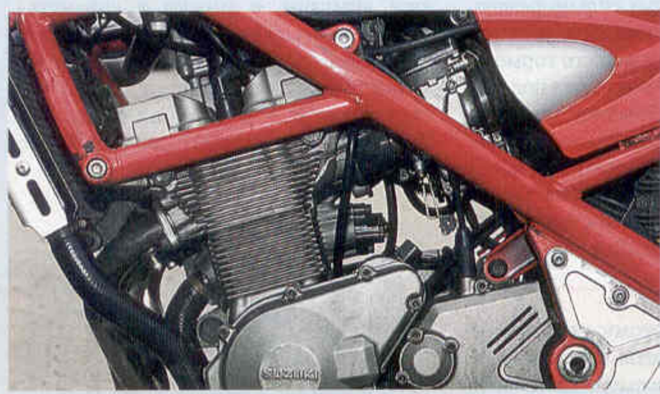
Мы свели в «состязание» двух «бандитов» по одной, но веской причине. Бытует расхожее мнение, что «красноголовые» моторы крайне ненадежны: мол, механизм изменения фаз газораспределения живет от силы 10 000 километров, а затем движок начинает «тухнуть». Другие утверждают, что, наоборот, у «красной шапочки» более покладистый характер (при меньшей на пять сил мощности у него лучшая тяга на низких оборотах), а это приносит большее удовольствие от езды.

Разобраться в том, кому верить, помог динамометрический стенд: уж его-то не обманешь!

Итак, на ринг (точнее, на стенд) вызываются: «серый волчок», герой предыдущего рассказа с пробегом на момент испытания без малого 20 000 километров и «красноголовый» – 93-го года выпуска с пробегом 22 000. Гонг! За

Лев ГАРЯЕВ

Благодарим тюнинг-ателье «**Hyper Bike**» за возможность провести испытания на мощностном стенде «Dynojet».



Старый мотор также устанавливался и на GSX-R400.

У «красноголового» двигателя крутящий момент на низких оборотах больше.





На торце головки цилиндров буквы VC говорят о том, что здесь система «Variable Valve Control», т. е. механизм изменения фаз.

У серого двигателя немного выше пиковая мощность.



НЕ Я НА НЕМ, А ОН НА МНЕ

ИСТОРИИ МЫТАРСТВ С «ЮНКЕРАМИ»



БЕЛОРУЧКИ, НЕ ДЛЯ ВАС

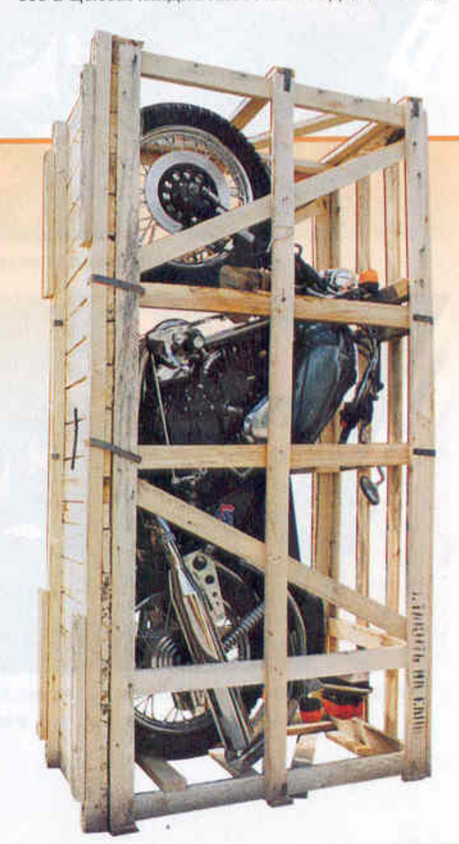
На своем «Иж-Юнкере» накатал 8 тысяч километров по разным дорогам: городскому асфальту, шоссе в трехдневной поездке в Улан-Удэ, тяжелой гравийке на пути к Байкалу. Так что могу ответственно дать ему оценку.

На всякий случай первым делом после покупки от греха подальше я выкинул «родные» свечи зажигания и установил Bosch'евские. Чтобы кронштейн рычага сцепления и правый корпус переключателей не прокручивались на руле, подложил под них резинки. Проверил затяжку болтов и гаек (вот с этим все было в норме). Это, действительно, на всякий случай. Все последующее – уже по необходимости. Во время первой поездки сильно раздражало дребезжание и жужжание рычагов переключения передач и заднего тормоза. Избавился от дефекта – подложил под них резиновые прокладки. Заметил, что аккумуляторный отсек и бардачок под сиденьем расположены слишком низко, и, когда садится пассажир, цепь начинает тереть по бардачку. Ждать, пока он протрется, не стал – поднял повыше. Для дальней дороги его емкость оказалась маловата – навесил небольшие кофры.

Посадка на этом мотоцикле немного непривычная, если пересаживаешься на него с других «Ижей». Однако в ней есть смысл: вся нагрузка тела сосредоточивается на «пятой точке», а руки и ноги отдыхают. Можно откинуться назад, чтобы расслабить спину. Поездил я немного и на пассажирском сиденье – здесь удобнее, чем ожидал.

Управлять «Юнкером» тяжелее, нежели «классикой», – к нему нужно привыкнуть. Скажем, в поворотах аппарат нормально держит дорогу, и со своими стереотипами, укоренившимися после вождения «дорожника», я «заваливал» мотоцикл сверх меры – и цеплял подножками асфальт. И другое: разнежившись, можно недожать рычаг переключения передач, что и случается. И «Иж» тут же возвращает тебя с небес на землю – характерным треском шестерен «выскакивающей» передачи.

Мотор заводится «с первого пинка», работает тихо, мягко, послушен ручке газа. Можно разгоняться плавно, как разгоняется лимузин, а можно и «рвануть». За все время с двигателем случилась одна неприятность: из-под резинового патрубка потекла охлаждающая жидкость. Подтянул хомут – и течь прекратилась. Но в целом жидкостное охлаждение – что



НА БОГА НАДЕЙСЯ...

Свой новый «Юнкер» из магазина Екатеринбурга я вез домой на «Газели». Продавец хмыкнул: «80 километров можно и своим ходом доехать!». Я и рад бы, но осторожничал: береженого Бог бережет. И оказался прав.

На следующий день завел, но работал он как-то странно. Потому что новый? Затянул все гайки и винты, которые смог обнаружить. Судя по всему, весь крепеж затягивали на заводе «от руки», без гаечных ключей и отверток. Настроить зажигание пригласил спеца. Он взялся рьяно, но через некоторое время пробормотал что-то вроде «ничего не понимаю». В конце концов выяснилось, что контактная группа прерывателя поставлена «с ног на голову», вопреки тому, что написано в инструкции... Наконец, завели, прогрели. Из правого глушака шел дымок, из левого – нет. Пришлось регулировать карбюратор – дым исчез.

Поехал (наконец-то!) в ГИБДД... и пожалел. ГИБДД, собственно, здесь ни при чем – виноват сам мотоцикл. На площадке техосмотра заметил выступившую из сапуна жидкость, по цвету и консистенции напоминающую мед. Ни с чем вер-





Мотоцикл «раздел».

надо: водяная рубашка поглощает шум, мотор бормочет, перегреть его не смог и в июльскую жару, когда несколько часов без остановки колесил по горам.

За тросами нужно следить. «Газовый» сразу после покупки я пролил маслом, и он до сих пор не заедает. А троса сцепления хватило не надолго – он порвался на полпути между Иркутском и Ангарском. И с тормозами не все гладко: както в дороге стало клинить переднее колесо. Пришлось выкрутить прокачной штуцер, сбросить давление и развести колодки. И скорее в гараж отмывать тормозную систему от бурды, залитой на заводе-изготовителе.

От вибрации регулярно откручивались гайки крепления задней звездочки, а еще

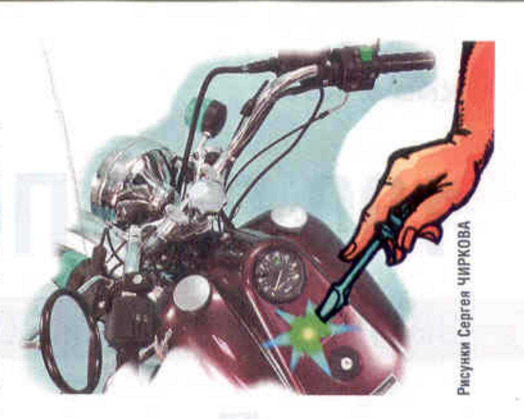


и тормозного барабана. Избавился от напасти, когда заменил стопорные пластины самодельными, из жести потолще. В один прекрасный день «умер» один из подшипников заднего колеса. После разборки обнаружил на нем вмятины – «последствия» заводской сборки. Под конец второго сезона износилась цепь. Что неудивительно: на «Юнкере» цепь ведь открытая… Однажды подумал: не уследи – где бы я был. Ведь речь идет о тормозах, подвеске, колесе…

Вилка – та работает, ее оценил, когда много километров кряду несся по гравийке, даже большие камни и выбоины ей нипочем. Благодаря сайлент-блокам в креплении руля, вибрацию на рукоятках почти не чувствую. А задняя подвеска жестковата.



Задачки подбрасывала электропроводка. Случилось короткое замыкание возле контрольной лампы дальнего света (это последствие дефекта при сборке), отчего постоянно разряжался аккумулятор. Дальше, высоковольтные провода оказались почему-то длиннее, чем



Рисунки Сергея ЧИРКОВА

нужно, отчего касались металлических патрубков водяного охлаждения двигателя. Когда их в конце концов пробило, – протянул провода покороче.

Сразу после обкатки «дал газу до отказа». А спидометр взял да и не выдержал – его заклинило на скорости 110 км/ч. Нормально?.. Установил новый, и он показал, что мотоцикл разгоняется до 120 км/ч. Но крейсерская скорость, при которой двигатель «не напрягается» и умеренно расходует бензин, – 100 км/ч.

Меня обнаруженные неисправности не расстроили: руки есть, а запчастей для «Ижа» полно в продаже. На мой взгляд, мотоцикл стоит уплаченных за него денег. ⏮

Андрей ГЕРШУН (Ленин),
г. Ангарск Иркутской обл.

ОТ РЕДАКЦИИ. Мы сочли себя вправе изъять из текста автора те упоминания о поломках в «Юнкере», которые могли произойти не по вине изготовителя (скорее всего, не по его вине), а в силу интенсивной эксплуатации мотоцикла. Скажем, на упомянутые многочасовые драйвы по гравийке чоппер явно не рассчитан, так что сальники в пере, конечно же, могли дать течь – об этом в одном из сокращений упоминал Андрей Гершун. Но те же соображения справедливости требуют обратить внимание на то, что и перечисленных явно заводских дефектов – хоть отбавляй. Андрей заключает: руки есть – значит, и с такого качества мотоциклом жить можно, благо запчастей в продаже полно.

Судя по редакционной почте, с ним готовы согласиться многие. Нам же кажется, что на «Ижевских мотоциклах» эксплуатируют эту смиренность российских покупателей, давно вынужденных удовлетвориться тем, что покупают на самом деле не мотоциклы, а полуфабрикаты, «конструкторы», головоломки «Сделай сам»... Так стоит ли «Юнкер» тех денег, которые за него платят? Может, сбросить с цены стоимость запчастей и «послепродажной подготовки»? А кроме прочего, «Юнкеры», выходит, небезопасны для жизни. Что если машинки с описанными дефектами в тормозах попадут парням с меньшим опытом возни с «Ижами»?

нулся в гараж, а из сапуна уже бил фонтан: явно что-то произошло с системой жидкостного охлаждения. Заглянул в радиатор – так и есть: уровень «Тосола» намного ниже контрольной метки.

Подтвердились худшие опасения – сальник пропускал жидкость. От пружинки, которой положено быть на сальнике, обнаружил лишь фрагмент длиною миллиметров пять, внутри корпуса помпы множество зеленоватых пятен. А может, то же и во всем моторе?.. Правильно сделал, что не отважился гнать мотоцикл из магазина своим ходом.

Замена «Тосола» и масла в картере – отдельная история. Открутить масляную сливную пробку еще можно, а вот закрутить – муки адовы. Конструкторы, занимавшиеся «привязкой» двигателя и рамы, «изогнули» мое тело в такую загогулину, а кистям рук и пальцам дали так поработать, что, глядя на это, восхитился бы цирковой акробат. Главным образом, мешали приемная труба и коллектор. По ним же стекало масло из сливного отверстия. А в полости маховика масла не было вовсе. Как его положено менять? Так и не понял. Придумал свой способ – закачал медицинским шприцом.

Не было и давления в левом пере вилки. Попытка подкачать не удалась. Когда поменял золотник, появилась новая загадка: рекомендуемое инструкцией давление 0,04 МПа быстро падает, но большее – 0,06 МПа держится! Ну и ладно – для симметрии подкачал и правое перо.

Теперь вроде бы можно отправляться на регистрацию и техосмотр в автоинспекцию. Собираюсь ехать и… боюсь. Может, отвезти его на «Газели»? ⏮

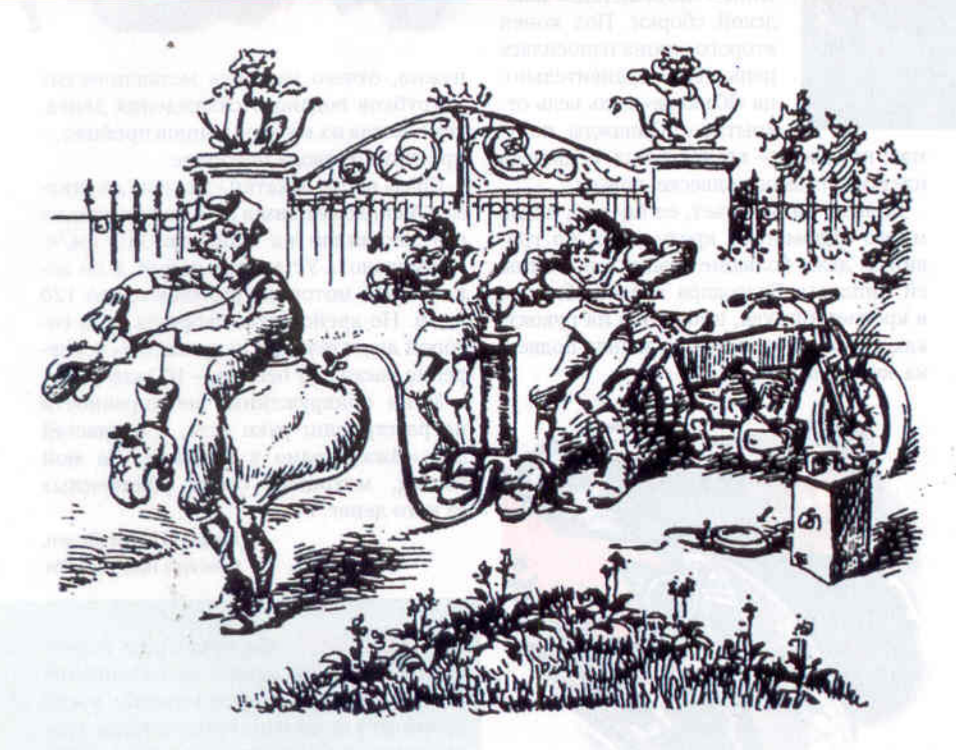
Алексей ГОРЬКОВ,
г. Новоуральск Свердловской обл.

Александр ВОРОНЦОВ

100 ЛЕТ ПО МЯГКОМУ МЕСТУ

ЭВОЛЮЦИЯ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ

ЧАСТЬ 1: В ПОИСКАХ КЛАССИКИ



От полного отрицания идеи подрессоривания заднего колеса – к сложнейшим системам подвески, настраиваемым прямо на ходу. На это понадобилось 100 лет.

Если необходимость подрессоривать переднее колесо создатели первых мотоциклов осознали уже в начале XX века (см. «Мото», № 6-04), то системы задней подвески стали общепринятыми спустя… еще полвека! Их главным врагом оказалось стойкое предубеждение: мягкая задняя подвеска ухудшает управляемость мотоцикла. Опасения возникли не на голом месте. В те времена конструкторы стремились использовать трубы потоньше, шарниры похлипче (даже для 500-кубового мотоцикла нормальной считалась масса около 100 кг) – и заднее колесо порой гуляло само по себе.

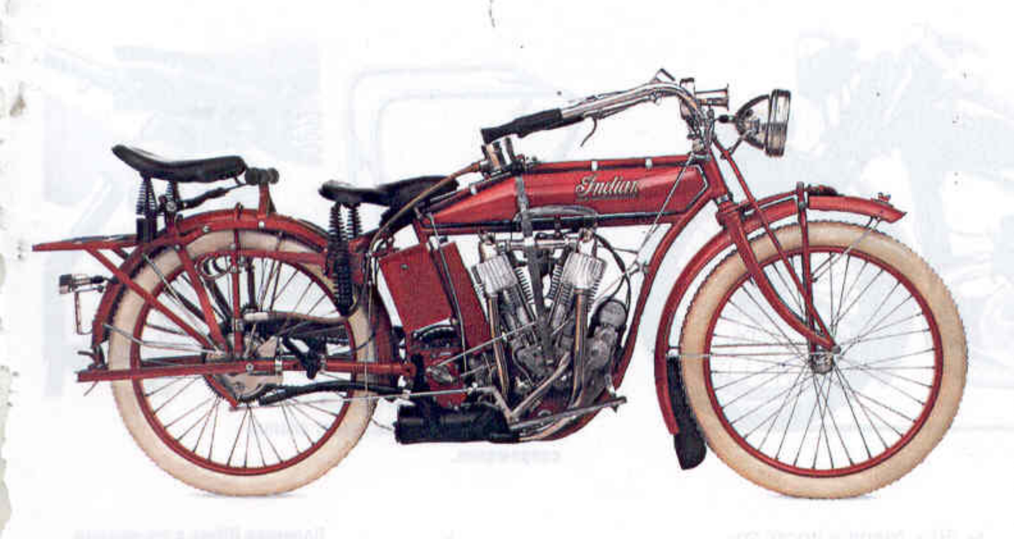
Другая неприятность в том, что при ходе заднего колеса изменяется натяжение цепи (поскольку оси качания маятника и ведущей звездочки очень трудно совместить), да и качество сталей 100 лет назад было очень низким, так что при резком натяжении цепи попросту рвались. Привод валом и вовсе вызывал головную боль: мягкая задняя подвеска требовала карданных шарниров, а иногда и устройства для изменения длины вала. Поэтому в начале XX века предпочитали подрессоривать… седло. Неприглядные пружинки, пришедшие из велосипедного обихода, уступили место громоздковатым конструкциям с рычагами и цилиндрическими пружинами. Способ казался простым и эффективным и его пользовали долго-долго. Скажем, консервативный Harley-Davidson на своих тяжелых мотоциклах от пружин в седле перешел на маятниковую подвеску лишь тогда, когда это сделали все в мировом мотопроме – в конце 50-х.

Эксперименты, впрочем, велись еще до начала первой мировой войны. А в 1913 году одновременно начали производство мотоциклов с «подрессоренным хвостом» две крупные компании – немецкая NSU и американский Indian. Немцы применили схему, которую позднее назовут cantilever (в дословном переводе – «косой рычаг«): треугольный (если смотреть сбоку) маятник, своей верхней вершиной опирающийся на расположенные под седлом пружины. У американцев же – простой маятник, а от оси колеса идут вертикальные стойки, соединенные вверху с листовыми рессорами.

Любопытно, что вскоре, в начале 20-х, обе компании отвергли свои новшества и вернулись к «жесткому» варианту.



Подвеска системы cantilever мотоцикла NSU 3 1/2 PS, 1918 год.



Рессорная маятниковая подвеска, Indian Powerplus 1914 года.

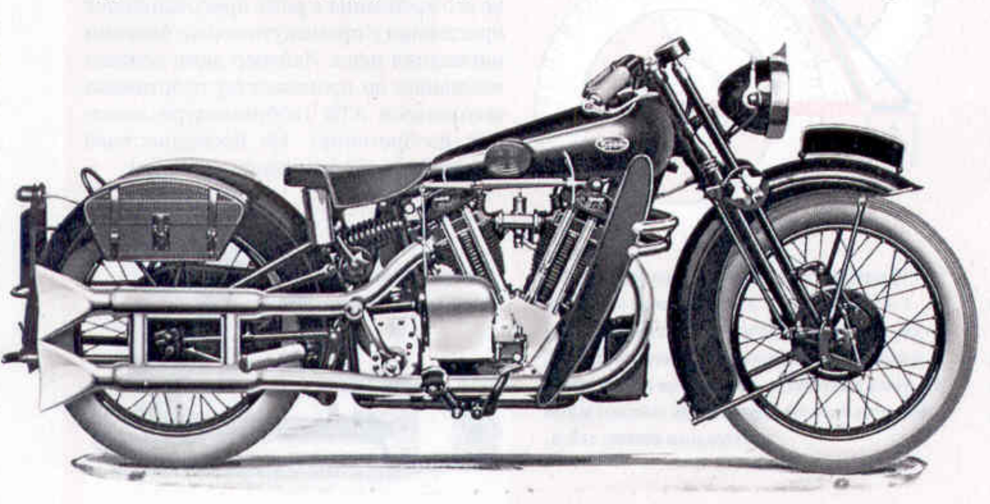
Но их идеи подхватили англичане: варианты системы cantilever появились на «британцах» 20–30 годов Brough Superior, Matchless и HRD-Vincent. А рессорную подвеску использовал Гранвилл Брадшо на своем знаменитом оппозите ABC.

Англичане не только развивали заимствованные у других решения, но и генерировали собственные. Компания OEC на заказ устанавливала на свои мотоциклы заднюю подвеску, в которой маятник соединен с пружиной, спрятанной в вертикальный кожух. Инженеры Coventry Eagle предложили заднюю подвеску на манер автомобильных той поры – полуэллиптические рессоры с креплением оси колеса в средней части.

Не отставали по части изобретательности итальянцы. В январе 1928 года дебютировал Moto Guzzi GT с оригинальной задней подвеской: треугольный маятник, соединенный верхней вершиной с рамой, нижним углом через длинные тяги воздействовал на расположенный под двигателем пакет цилиндрических пружин. В том же году Джузеппе Гуцци (брат основателя и главного конструктора компании) на такой машине проехал из Италии до самой северной точки Европы – мыса Нордкап в Норвегии, чем доказал, что индекс GT (от Gran Turismo) присвоен мотоциклу не зря. Другой «итальянец» – компания Gilera избрала в 30-е годы свою систему подрессоривания: маятник соединен с промежуточным рычагом, воздействующим на горизонтальные пружины растяжения. Инженер Альберико Селлинг на мотоцикле Altea использовал систему с одной пружинной стойкой, соединенной с маятником вблизи оси качания.

Как видим, разнобой жуткий! Это свидетельствует о том, что ни одна система не удовлетворяла ни конструкторов мотоциклов, ни самих ездоков. И лишь в самом конце 30-х годов все, словно сговорившись, сошлись на общем варианте: свечная задняя подвеска, объединенная с гидравлическими амортизаторами (о развитии систем амортизации – в «Мото», № 9-2003). В такой схеме нет привычного маятника: ось колеса крепится к пружинным стойкам, зафиксированным на раме. Позволю себе высказать крамольное соображение: этот вариант больше всего понравился… технологам: он не требовал кардинальной переделки рамы: достаточно было срезать кусочек заднего треугольника. А им, технологам, чем проще – тем лучше.

Видать, такая унификация подтолкнула промышленников Великобритании и континентальной Европы предлагать свечную подвеску поначалу лишь как вариант оснащения – за доплату (только BMW с 1938 года использовал ее в «стандарте»). Но звездный час «свечи» наступил уже после второй мировой войны: в конце 40-х и начале 50-х едва ли не все компании мира перешли на этот вари-



Brough Superior Black Alpine 1935 года с подвеской типа cantilever (пружина – под седлом).

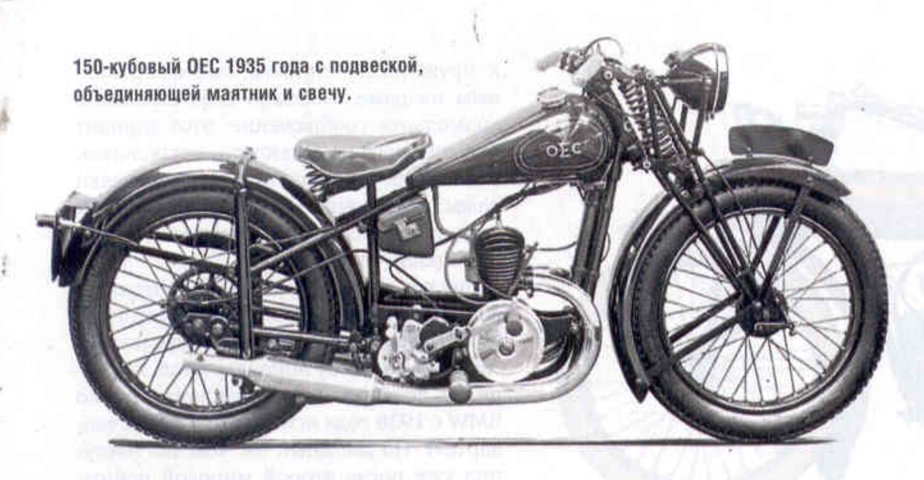
ДВА ВАРИАНТА – НА ВСЕ

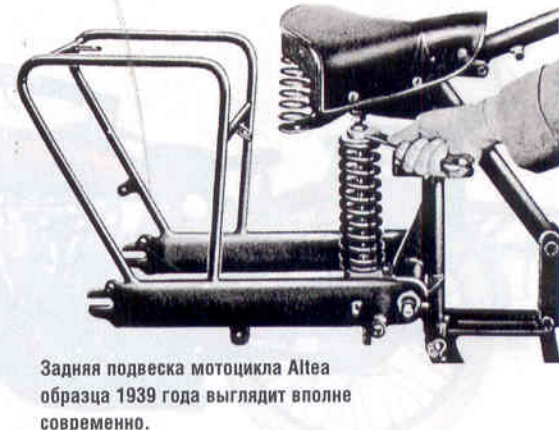
Все многообразие передних подвесок можно свести к двум типам: рычажные и телескопические, так и системы задних подвесок разделяются на два рода. Самые распространенные – те же рычажные (которые принято называть маятниковыми): рычаг-маятник, на заднем конце которого закреплено колесо. Некогда популярный, но более не используемый вариант – свечная подвеска (за рубежом ее называют плунжерной): пружинящий элемент зафиксирован на раме за верхний и нижний концы, а с его серединой соединена ось заднего колеса.



Маятниковая подвеска; красным выделен рычаг-маятник.

Свечная подвеска; красным выделена стойка-свеча.

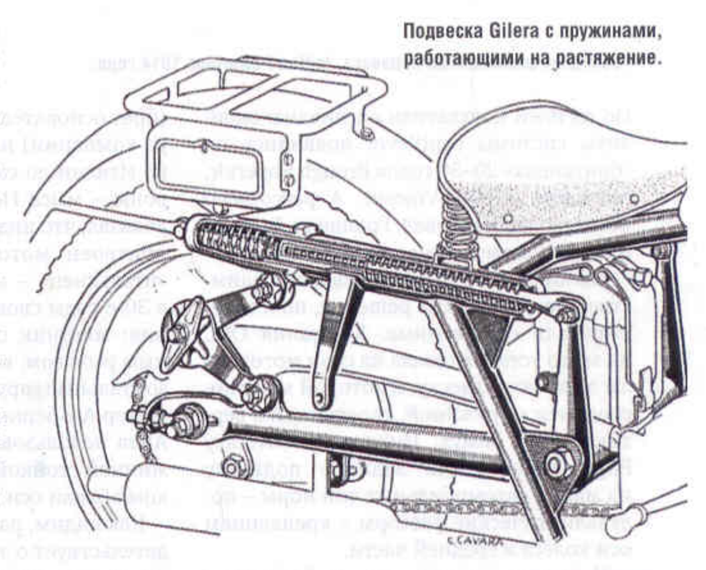

150-кубовый OEC 1935 года с подвеской, объединяющей маятник и свечу.


Задняя подвеска мотоцикла Altea образца 1939 года выглядит вполне современно.

ант. Оказалось, ненадолго: обнаружился целый букет недостатков. Во-первых, быстрый износ элементов «свечи» при малейшей неточности сборки. Во-вторых, в силу компоновочных особенностей – небольшой ход колеса. И самое прискорбное: поскольку колесо совершает колебания по вертикали, а не по радиусу, как в маятниковой подвеске, то значительно изменяется натяжение приводной цепи.

«Классикой» стал совсем другой вариант – маятниковая подвеска с двумя пружинно-гидравлическими амортизаторами. Дебютировало это устройство в 1936 году на английских гоночных Velocette (любопытно: роль пружин поначалу выполнял сжатый воздух). Но широкое распространение он получил уже в начале 50-х годов – после того, как производители мотоциклов нехотя отказались от свечных подвесок.

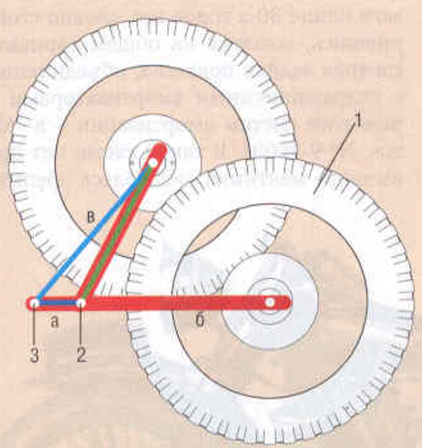
Инженер из Piaggio Коррадино Д'Асканио предложил интереснейший вариант: использовать в качестве маятника задней подвески... силовой агрегат. В спроектированном им в 1946 году мотороллере Vespa заднее колесо надевали прямо на выходной вал коробки передач. Каково! Наблюдатели были не в восторге от подоб-


Подвеска Gilera с пружинами, работающими на растяжение.

НЕ НАТЯГИВАЙ!

Когда заднее колесо ходит вверх-вниз вместе с рычагами подвески, неизбежно меняется натяжение приводной цепи. Происходит это из-за несовпадения осей качания маятника и ведущей звездочки главной передачи; механику процесса наглядно иллюстрирует рисунок. Поэтому приходится вводить намеренное провисание цепи в среднем положении рычага – иначе она просто порвется при ходе подвески. А как исключить проблему? Здесь два пути: либо использовать блок силовой агрегат-трансмиссия в качестве рычага подвески (вот почему это решение до сих пор так популярно на скутерах), либо совмещать оси. Что довольно сложно по компоновочным соображениям. Например, английский изобретатель Гранвилл Брадшо на мотоцикле ABC «разрезал» раму, отказавшись от цельной оси маятника, и расположил в разъеме ведущую звездочку. Излишне говорить, что на жесткости ходовой части такое решение отразилось не лучшим образом.

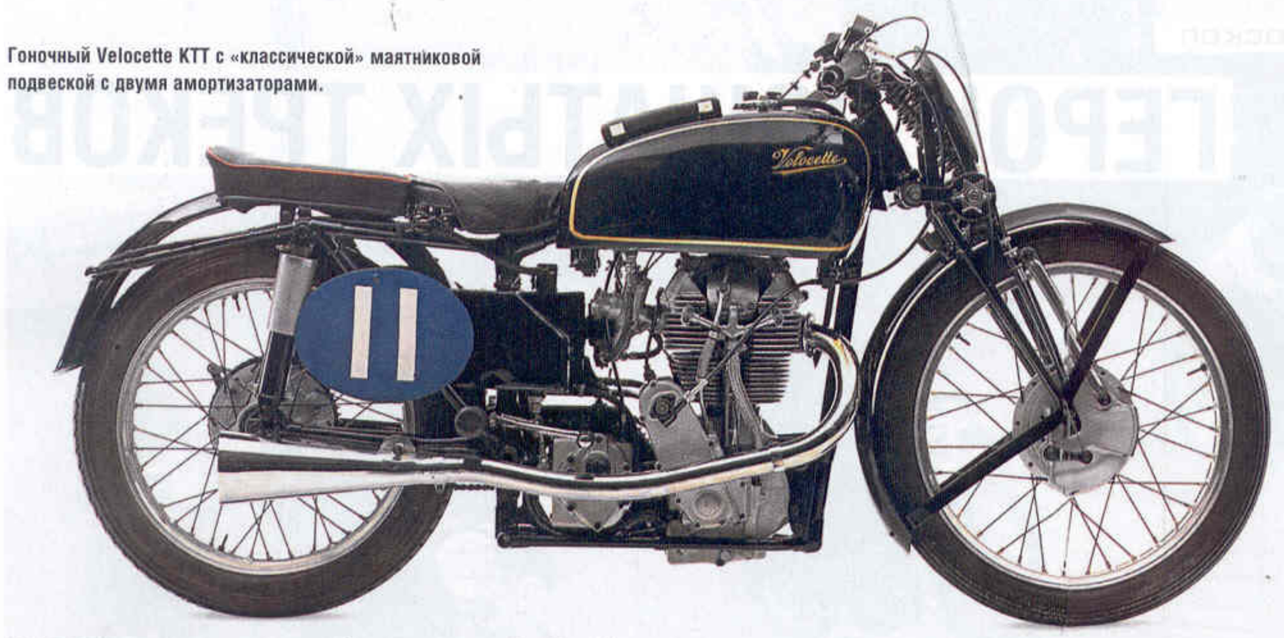
Любопытный вариант предложил в начале 80-х годов Хорст Лайтнер (как и Арнольд Шварценеггер, он родился в Австрии, а обосновался в Калифорнии). Запатентованная им система называлась Anti-Tension Kettenantrieb (в переводе с жуткого немецко-английского это означает «цепной привод без натяжения»). Ее изюминка в том, что к маятнику в точке его крепления к раме присоединяется крестовина с промежуточными блоками натяжения цепи. Лайтнер даже основал компанию по производству спортивных мотоциклов АТК (аббревиатура названия изобретения). Но последователей у Хорста так и не нашлось – сложно!



Изменение натяжения цепи при ходе колеса: 1 – заднее колесо; 2 – ось качания маятника; 3 – ось ведущей звездочки; а – расстояние между осями качания маятника и ведущей звездочки; б – длина маятника; в – расстояние между осями звездочек главной передачи при максимальном отклонении колеса: а+б>в.


Система Хорста Лайтнера Anti-Tension Kettenantrieb.

Гоночный Velocette KTT с «классической» маятниковой подвеской с двумя амортизаторами.



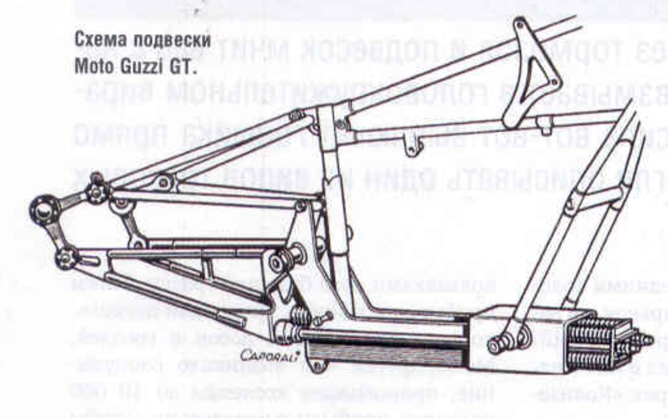
ного радикализма, но сама по себе идея – объединение двигателя и кожуха главной передачи в единый качающийся блок – всем понравилась. Настолько, что мы до сих пор обнаружим подобную схему практически во всех скутерах и многих мопедах.

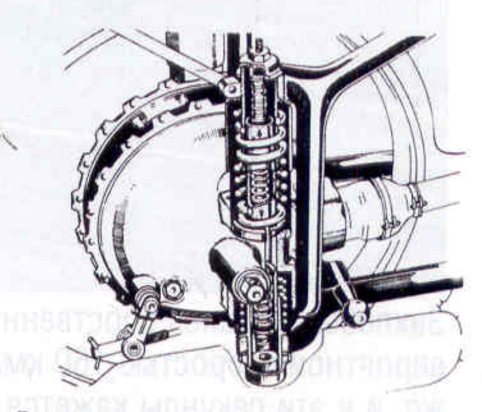
Нельзя сказать, что «классическая» маятниковая подвеска заняла свои позиции без боя. Например, торсионные подвески (в которых роль пружинящего элемента исполнял скручивающийся стальной стержень-торсион) применяли на итальянских Gilera и MV Agusta, а на легкой мототехнике вместо пружин часто использовали резиновые блоки. Но уже к началу 60-х все варианты вытеснил единый «стандарт» – маятниковая подвеска с двумя пружинно-гидравлическими стойками (а на дешевых машинах – просто пружины, без гидравлики).

Все? Успокоились... Как бы не так! Оказалось, что задней подвеске нужна еще и прогрессивная характеристика! О том, что это за зверь такой и с чем его едят, читайте в нашей рубрике Know-how.

Иллюстрации из архива редакции и журнала Motociclismo d'Epoca

Схема подвески Moto Guzzi GT.

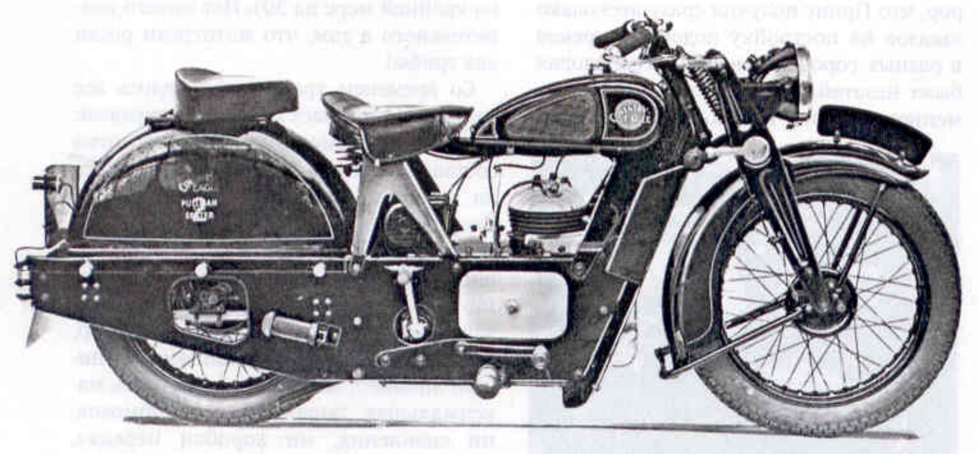




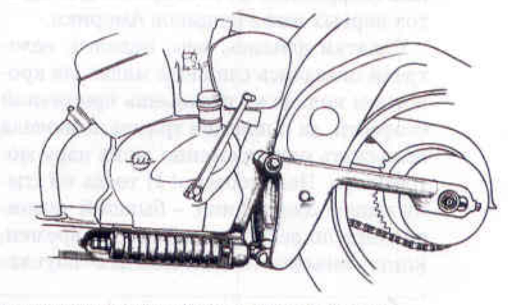
Типичная свечная подвеска заднего колеса.



Силовой агрегат в качестве маятника задней подвески у мотороллеров Vespa.



Coventry Eagle Pullman 1937 года с задней подвеской на полуэллиптических рессорах.



Подвеска мотоцикла Motom Delfino 1953 года с резиновым пружинящим элементом.

ГЕРОИ ДОЩАТЫХ ТРЕКОВ

Захлебывающаяся собственным ревом машина без тормозов и подвесок мчит вас с невероятной скоростью 160 км/ч. Трасса то и дело взмывает в головокружительном вираже, и в эти секунды кажется, что центробежная сила вот-вот выплюнет гонщика прямо в рожи свешивающейся сверху публики… Так могли описывать один из видов трековых гонок, столь популярных в США 90 лет назад.

Когда на свет появился первый мотоциклист, он отправился в путешествие. Когда же он встретил второго мотоциклиста, оба сразу же стали выяснять, кто из них быстрее.

Дороги сто лет назад были отвратительными даже в США, специальных же гоночных трасс никто еще не строил. Зато в каждом мало-мальски приличном городке появился велотрек – скромная чаша с выложенной сосновыми досками трассой длиной 200–300 м. Эти деревянные сооружения и стали ареной для схваток первых мотогонщиков Америки.

Схватки длились, увы, недолго: велотреки оказались слишком малы! На крохотном кольце не разовьешь приличной скорости, да и ширина трассы позволяла выпускать одновременно лишь пару мотоциклов. Неинтересно! И тогда на сцену вышел Джек Принс – бывший чемпион мира по велоспорту (еще тех времен, когда гонялись на велосипедах-«пауках» с огромными – до 2 м! – передними колесами). Оставив гоночную карьеру, он занялся организацией соревнований. И к марту 1909 года построил в Лос-Анджелесе специальный мототрек «Колизеум» с кольцом длиной 450 м.

Первая же гонка произвела такой фурор, что Принс получил сразу несколько заказов на постройку подобных треков в разных городах Америки. Технология была незатейлива: Джек в своем неизменном котелке неторопливо размечал колышками овал будущей трассы. Затем прибывали рабочие, привозили несколько вагонов сосновых досок и гвоздей. Месяц-другой – и возникало сооружение, приносившее хозяевам до 10 000 долларов прибыли еженедельно (чтобы перевести в нынешние цены, умножьте по крайней мере на 30). Нет ничего удивительного в том, что мототреки росли как грибы!



Со временем трассы становились все длиннее. Изменился и характер виражей: если на велодромах угол наклона полотна составлял всего 25 градусов к горизонтали, то на новейших мототреках – до 60! Скорости могли расти без ограничений, и на свет появилась новая порода машин – трековые мотоциклы с мощными (до 50 л. с.) 1000-кубовыми V-образными верхнеклапанными «двойками». Мотор, рама, колеса с узенькими шинами… и ничего лишнего, мешающего достигать максимальных скоростей: ни тормозов, ни сцепления, ни коробки передач, ни крыльев, фар и прочей дребедени. Зато вес – всего-то чуть больше сотни кило-

грамм. Верховодили такие компании, как Indian, Excelsior, Cyclone. Долго крепился Harley-Davidson, аж до 1913 года. Тогда его реклама гласила: «Мы не верим в гонки! Не строим специальные гоночные мотоциклы! Не нанимаем гонщиков!» Лукавили: уже тогда в специальном отделе компании кипела работа, и в следующем году на треки вышла 8-клапанная «двойка», задавшая перцу конкурентам.

Особым машинам – особые люди. Вчерашние мальчишки, отчаянные спортсмены, они мчались на бешеных колесницах, держа поводья твердой рукой. А стоило руке лишь чуть дрогнуть... Неумолимая центробежная сила вышвыривала мотоцикл с гонщиком прямо в трибуны со зрителями! Кровь лилась так часто, что острые на язык газетчики переименовали мотодромы в «мёрдердромы» (от murder – «убийство»), а мотогонки все чаще сравнивали с гладиаторскими играми Рима.

Но публика хотела видеть в мотогонщиках не жертв, а героев. А те и сами были не прочь превратиться в живые легенды. И понеслось. 30 декабря 1912 года Ли Хамистон на мотоцикле Excelsior промчался по 1-мильному овалу за 36 секунд, впервые взяв магический барьер «100 миль в час» (160,9 км/ч)! Все американские газеты напечатали огромные портреты рекордсмена, и каждый мальчишка в мечтах видел себя мотогонщиком на дощатом треке...

Но век этих гонок оказался столь же недолог, как и сооруженных на скорую руку трасс. Непогода и колеса сделали свое черное дело, и мотодромы ощерились выломанными досками и торчащими гвоздями. К середине 20-х практически все дощатые треки закрылись. И как бы подводя черту ушедшей эпохе, в 1927 году умер Джек Принс – человек, раскрутивший колесо адской рулетки.

По книге Даниэля Статнекова «Пионеры американских мотогонок».

Дмитрий ДОЛЬНИК, фото Hog Wild Racing

V-ROD ДЛЯ «ДАКАРА»*

РАСКОШЕЛИТСЯ ЛИ ЮБЕР ОРИОЛЬ НА АМЕРИКАНЦЕВ?

Ну не годится Harley-Davidson V-Rod для кастомайзинга – хоть караул кричи! Конечно, огромное человеческое спасибо тебе, «Вилли Джи», за такую революционную штуковину, но не обессудь – вот уж три года прошло, а народ по-прежнему в легком замешательстве: американские кастомайзеры V-Rod так и не приняли. Исключения случаются, но какие-то неубедительные. Правда, в последнее время повели себя смелее европейцы, «Rodную чуму» кастомит немало компаний, только V-Rod, зараза этакая, сопротивляется – ни в какую не желает изменять специфическую внешность до неузнаваемости. Даже трайки из него какие-то «искусственные»: ну оттрехколесили его, но «Виродом» был, «Ви-родом» и остался. Я, признаться, все ждал, когда в мире появится чего-нибудь особенное, чтобы – оба-на! – удивило и порадовало.

Похоже, дождался. Причем удар был нанесен с совершенно неожиданной стороны.

Пых-пых, кастомайзеры курят… Я не о том, что они подвержены пагубной привычке, а о том, что творение американца Скотта Уитни свело все их потуги на нет. Хотя меньше всего Уитни, строя свой аппарат, думал о кастомайзинге…

Сказать вам, что все произошло в Калифорнии (где, судя по всему, живет колдун, который превращает в кастомайзера каж-



Вот он – красавец V-Rod (впрочем, это на чей взгляд), на котором Уитни готов пересечь Черный континент ради бесплатного номера в Дакарском отеле.



*Нет, я не пил (авт.)

дого второго), или сами догадаетесь? Наш герой Скотт Уитни – независимый инженер-консультант и владелец команды Hog Wild Racing (вообще-то «hog-wild» на американском языке значит «безудержный», но «свиное бешенство», если буквально, – тоже неплохо звучит, не находите?), а к тому же трехкратный чемпион США по кроссу на мотоциклах с колясками. В 2000 году оснащенный нитросом (!) колясочный Harley-Davidson Sportster, на котором братья Пит и Скотт Уитни дважды побеждали в Pikes Peak International Hill Climb, был окончательно уезжен. В хлам! Напомним, что PPIHC – гонка по подъему на заснеженную вершину Пайкс-Пик (она же Американская гора) – очень и очень престижное мероприятие со славным прошлым (в США старше его только автомобильная «Индианополис-500»). Трасса специфическая: 20-километровый участок гравийки ведет на макушку горы, а чтоб не скучно было – полторы сотни поворотов. Короче, братья выжали из «Спортстера» все соки. Для подобных лихих подъемов теперь требовалось что-нибудь помощнее и понадежнее.



Облегченная и «униженная» версия для скоростного подъема на Пайкс-Пик. Тянет вниз землица-то…

Вместе с тем Скотт изо всех сил мечтал о «Дакаре». Для себя он твердо решил, что в мире есть только две стоящие гонки: одна – 15 минут с финишем на отметке 4300 м, вторая – минимум 15 дней с финишем где-то на краю земли. Но вот заковыка: гонки-то абсолютно разные, и аппараты для них нужны тоже разные. Так, по крайней мере, в один голос утверждали все специалисты по сайдкарам. Прикинул Уитни, что к чему… Два мотоцикла строить как-то не хотелось – ну и послал всех специалистов подальше. Решил, что он-то обойдется одним.

Начал с колес (без кавычек). Пошел в местные «Спорттовары», прикупил три автомобильных 15-дюймовых диска Keizer Wheels для ралли и обул их в раллийную же резину. Если верить Скотту, это идеальный выбор что для «Пайкс-Пика», что для «Дакара». Под эти колеса собственноручно изготовил оригинальные ступицы, закинул их в чемодан и в спешном порядке вылетел из Лос-Анджелеса прямиком в Бельгию. Представьте себе, вовсе не для того, чтобы взглянуть на «Писающего мальчика». Из аэропорта помчался в EML Techniek Belgie (местное отделение знаменитой голландской компании EML, которое с 1994 года специализируется на кроссовых сайдкарах). Таксист-пакистанец, косясь на увесистый чемодан, поинтересовался, не бомба ли в нем. На что ответа не получил. Про себя же пассажир подумал: «Да, это будет бомба».

Привезенную из Бельгии ходовую часть Скотт долгие полгода доводил до ума в своем гараже. Поначалу оснастил мотоцикл 130-сильным V-твином от спортбайка Suzuki TL1000R. Принцип перевоплощения пустынного монстра в приземистый аппарат для «подъемов на холм» заключался в установке 13-дюймовых колес, коротких амортизаторов, низкого руля, «тонкого» сиденья и маленького бака. На новом мотоцикле братья вновь отхватили победу на «Пайкс-Пике» 2001 года… Но пришла беда: Пит погиб в автомобильной катастрофе. Скотт, который в семейном тандеме исполнял роль пассажира, пересел за руль, место в коляске занял сын Пита – Крейг. Вообще-то, для покорения «Дакара» Скотт изначально готовил в качестве пилота себя – Пит и раньше не разделял восторгов погибшего брата по поводу многодневной «борьбы человека один на один с природой-матушкой» – ему всегда нравилось толкаться в массовых заездах (то, что американцы называют «wheel-to-wheel racing» – «гонки колесо к колесу»).

Серьезную подготовку к «Дакару» начал в 2002 году (а это не только доводка техники и тренировки в калифорний-



Победители Pikes Peak-2003 Скотт Уитни (он справа) и Пэт Холмс. И, само собой, успешный дебютант.

ских дюнах, но и увлекательные поиски 75 000 евро для дакаровского стартового взноса). И главное: его осенила свежая для американцев мысль о том, что мотоцикл, которому суждено стать триумфатором африканских пустынь, должен быть «Харлеем». А V-Rod со своей продвинутой «водянкой» (1130 см^3 против неполного литра у Suzuki, но на 15 л. с. скромнее – а к чему на бездорожье чрезмерная форсировка и высокие обороты?) лучше других подходит на эту роль. Компания Harley-Davidson, когда Уитни их порядком достал со своим наполеоновским планом, пообещала на правое дело отжалеть два «нулевых» «ви-родовских» мотора. Однако по каким-то причинам в Милуоки затормозили с их отправкой (то ли ящик некому было забить, то ли случилась еще какая досадная мелочь), а к тому времени (вот ведь совпадение!) двигатель Suzuki нежданно-негаданно возьми да и накройся. А с тем накрылся и план попасть в том году на «Дакар».

«Пустынный» V-Rod был готов лишь в начале 2003 года (пару недель ушло на кромсание рамы – габариты «харлеевского» движка оказались поболе). Родился он весь из себя злой и опасный. 330 кг сухого веса, рычажная передняя вилка (по канонам сайдкаровского жанра), 62-литровый запас топлива (основной бак разделен на два автономных, каждый с собственным бензонасосом, плюс дополнительный бак под седлом), GPS и прочие подобающие случаю штуковины. Способен красавец на 160 км/ч.

Дебют случился на Pikes Peak-2003. И снова первое место! В коляске тогда трясся Пэт Холмс из Колорадо, а вот для «Дакара» Уитни подыскал более опытного «пассажира» (сыну отказал – от греха подальше). Да что там, опытного – не то слово! Удо Дедерикс – владелец бельгийской колясочной мастерской QuickSide, трижды участвовал в «Дакарах» на грузовиках, дважды выиграл Тунисское ралли в классе ATV и дважды был чемпионом Германии по кроссу на мотоциклах с коляской. Идеальный «пассажир» – пробы ставить некуда! К тому же, по словам Скотта, жутко силен. Если, тьфу-тьфу, стрясется какая поломка, Удо может запросто взвалить на плечи мотоцикл вместе со Скоттом и донести до финиша. Жуткий тип...

Команда настроена решительно – не просто поучаствовать в «Дакаре-2005», который стартует в январе из Барселоны, но обязательно финишировать. Уитни считает, что они будут первыми, кто это совершит на мотоцикле с коляской. В каждом «Дакаре» один-два мотоцикла с коляской выходят на старт, но всякий раз их «съедает» пустыня. В 2000 году один сайдкар все же дошел до финиша, но тогда треть пути экипажи преодолели по воздуху – всех загрузили в летательные аппараты, чтобы избежать нападения террористов, а потому Скотт не без оснований это достижение игнорирует. Ну и, конечно, никому еще в голову не взбредало участвовать в легендарном марафоне на «Харлее».

Понтуются? Не похоже. Ведь не юнцы, мужикам глубоко за сорок (вообще-то этот возраст для «Дакара» – самый сок), у каждого по 30 лет колясочно-внедорожного стажа.

Шеф мероприятия Юбер Ориоль пообещал из собственного кармана оплатить безудержной команде отель в Дакаре, если их V-Rod финиширует. «И мне действительно позарез нужен этот чертов бесплатный номер!» – горячится Уитни. В его тоне угрожающие нотки.

Либо Ориоль останется при своих деньгах, либо... Ой, боюсь не останется.

Автор выражает благодарность **Скотту УИТНИ** за помощь в подготовке материала.

Что там, в коляске – не ящик ли под зад для зимней рыбалки?.. Мудро: мало ли куда занесет!

ДЖИКСЕР – МАК-ДАК

Концерн Suzuki сделал решительный шаг, чтобы вернуть себе титул производителя самого экстремального спортбайка. В сезоне 2005 года всех конкурентов должен затмить с иголочки новый «джиксер» – GSX-R1000. Машина максимально приближена к гоночному GSV-R: их объединяет не только сходная геометрия шасси, но и своеобразная передняя часть обтекателя а-ля утиный нос. 4-цилиндровый двигатель оснащен системой впрыска с двумя форсунками на цилиндр и развивает 175 л. с. – на 12 л. с. больше, чем модель образца 2004 года. Представители компании обещают, что мотоцикл будет легче нынешнего рекордсмена в 1000-кубовом классе – Kawasaki ZX-10R с его 170 кг сухой массы. Новинку уже представили на дилерском собрании в Лас-Вегасе, но официальный ее дебют состоится в сентябре на Intermot-2004.



Фото MCN

V6 ИЗ ЧЕХИИ

Английская гоночная команда World Championship Motorsports и чешская компания Blata подписали соглашение о совместной разработке гоночного мотоцикла с 6-цилиндровым V-образным двигателем. Партнеры из Англии хорошо известны – они привели к многочисленным победам мотоциклы Red Bull Yamaha, теперь же замахнулись на создание собственной машины. Чешская фирма, основанная в 1990 году, успела зарекомендовать себя как один из ведущих производителей гоночных мини-байков. Значит, тоже выросла из детских штанишек... В конце концов, должен же кто-нибудь продолжать традиции, заложенные мастерами Jawa и CZ!

ГДЕ НАЙТИ ГРЯЗЬ?

Продажи мотоциклов и автомобилей в Германии падают, а вот мотовездеходов растут как на дрожжах. Если в прошлом году немцы купили более 16 000 «квадров», то только в первой половине нынешнего – 14 800! Причем прижимистые бюргеры отдают предпочтение тайваньским маркам: больше всего «западают» на продукцию Standard Motor, на втором месте по популярности в стране – Kymco. Yamaha «нервно курит» на третьем месте... И где они в чистенькой Германии грязь находят?

Андрей БОЙКО, фото Константина ЯКУБОВА,
журнал «За рулем» – специально для «Мото»

А ЭТОТ МУЗЕЙ «СГОРИТ»?

Угроза нависла над свидетельствами истории техники музея автомотостарины во Владивостоке. Многих из этих свидетельств нет больше нигде в России.



Здесь еле уловимо пахнет маслом и бензином, чуть-чуть кожей, потрескавшейся, слегка задубевшей, и поэтому кажется, словно где-то совсем рядом сложены древние фолианты… Оглядываемся по сторонам, всматриваемся в синюю эмаль старинных эмблем, в слегка пожелтевшие рефлекторы фонарей, в высокие никелированные радиаторы. И вспоминаются почему-то потемневшие знамена прославленных, но уже не существующих полков, давно

Старинный Harley-Davidson. А на переднем плане – не мотоциклетный мотор, а двигатель японского вездехода Kurogane времен второй мировой войны.

Английский 500-кубовый BSA 1920 года.



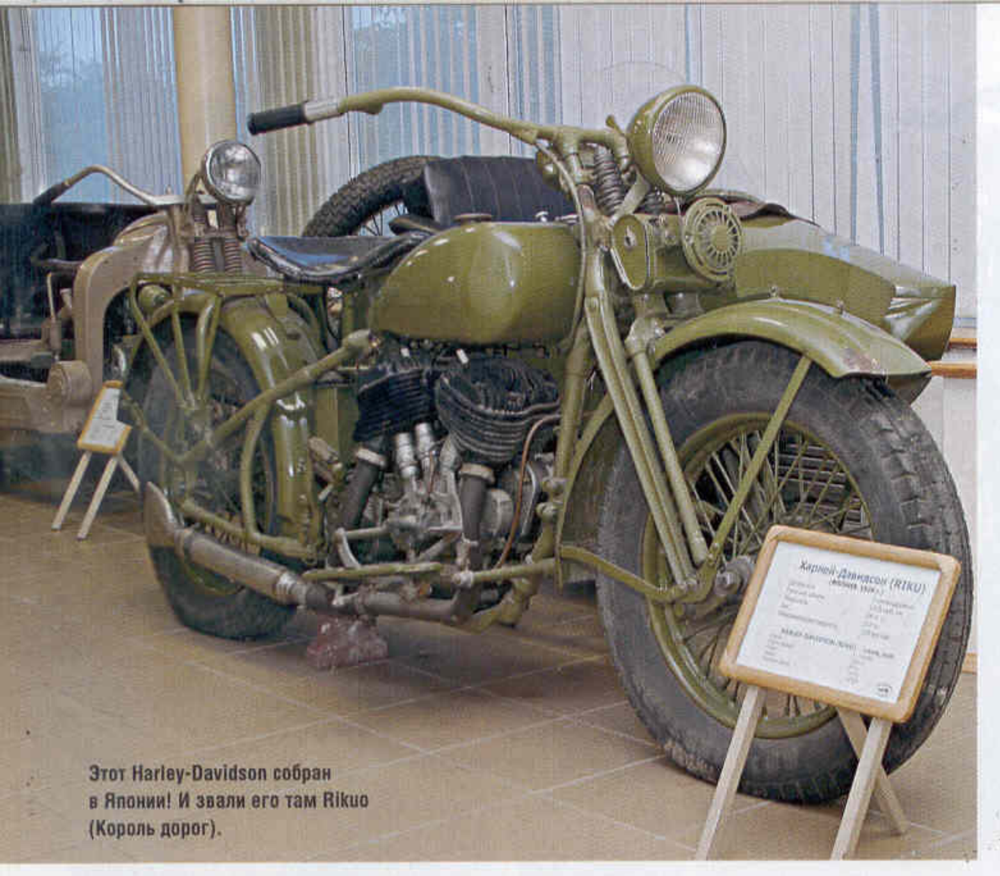
Парочка наших мотоциклов 30-х годов – ТИЗ АМ-600 (слева) и Л-300.

1-цилиндровый 350-кубовый Harley-Davidson 1928 года.

Предок «старушки»-Jawa 250 1938 года.

отгремевшие, но по-прежнему величественные давние пушки. И слова древнеримского поэта Публия Папиния Стация: «Чти всегда следы прошлого»… Эти слова можно найти в одной из публикаций журнала «За рулем» из далекого 1971 года. «Каких-то» 34 года назад в далеком нам Владивостоке открылся музей автомотостарины. Только здесь и можно увидеть и «пощупать» уникальную коллекцию советской и зарубежной автомототехники 20–70-х годов XX века. Один из самых ярких экспонатов встретит вас прямо у входа – английский мотоцикл BSA 500 1920 года. По соседству два отлично восстановленных «Харлея» 20-х годов. Эти некогда легенды американской мотопромышленности долго гнили в разобранном состоянии в одном из гаражей Приморья, а переговоры об их выкупе сотрудники музея вели несколько лет.

Следующий зал начинается с первого серийного образца советского мотоцик-


Этот Harley-Davidson собран в Японии! И звали его там Rikuo (Король дорог).

ла. В конце 20-х в Советском Союзе наряду с автомобильной стала активно развиваться и мотоциклетная промышленность. После нескольких попыток наладить производство мотоциклов в Москве («Союз») и Ижевске («Иж» 1–5), специальная комиссия Высшего Совета Народного Хозяйства (ВСНХ) СССР в октябре 1929 года поручила ленинградскому тресту массового производства «Тремасс» на базе немецкого DKW Luxus-300 освоить серийный выпуск мотоциклов. Уже в конце сентября 1930 года на заводе «Промет» собрали опытную партию из восьми мотоциклов. Несмотря на то, что в ходе испытательного пробега в них выявили 35 крупных и мелких недостатков, решили после их устранения запустить продукцию в серию. Л-300 собирали на заводе «Красный Октябрь». С этим экспонатом в музее повозились: хотя этих красавцев в 30-е годы во Владивостокском мотоклубе было немало и, кроме того, эта машина использовалась в Красной Армии, запчастей к ним не сыскать днем с огнем. Несколько лет на восстановленном мотоцикле стояла самодельная фара, лишь недавно заменили на оригинальную.

А уже в 1936 году на Таганрогском инструментальном заводе (ТИЗ) имени Сталина приступили к выпуску специальной военной модели ТИЗ АМ-600. Взяв в качестве прототипа английский BSA 600 Sloper 1930 г. и внеся в его конструкцию ряд существенных усовершенствований (трубчатая сборная из 13 элементов рама, немецкая система расположения рычагов и др.), завод предоставил армии по тем временам самый мощный (16,5 л. с.) отечественный мотоцикл. Немногие знают (а в залах Владивостокского музея это можно увидеть), что на нем пулемет Дегтярева устанавливался прямо на руле. В те годы в СССР вплотную велись работы по созданию советского тяжелого мотоцикла, возглавил конструкторский коллектив Петр Владимирович Можаров, создатель одного из первых отечественных мотоциклов – «Иж-1». Одновременно в Ижевске начали строить завод-гигант производительностью 120 000 мотоциклов в год. Первого мая 1933 года собрали четыре первых НАТИ А-750. Позже его передали на Подольский механический завод (ПМЗ). Мотоцикл применялся не только в армии, частях НКВД, но и на гражданской службе. Он попал и в анналы советского кинематографа. В фильме «Трактористы» 1939 года главная героиня (актриса Марина Ладынина) лихо управляла ПМЗ.

В начале Великой Отечественной войны 29 мотоциклетных полков, «вооруженных» ирбитским М-72, несли большие потери. Восполнить потребности армии позволили поставки по ленд-лизу из США и Великобритании. С весны 1942 года на фронтах Великой Отечественной войны стали появляться американские и английские мотоциклы. Indian (их завезли 9 тыс. единиц) использовался как в варианте «соло», так и с коляской (от М-72). Один из мотоциклов занял свое место в музее. Он восстановлен и покрашен в классический красный цвет. Рядом с ним другой «аме-


Коллекция отечественных мотоциклов 40–50-х годов: Иж-49, Иж-350, М-1А.

Уникальный японский трицикл Giant 1933 года.



BMW R35 1938 года (слева) и NSU 350 1933 года.



«Легковесы» – М1А (слева) и К1Б.

риканец» – Harley-Davidson WLA42, специально разработанная модель военного времени. Служили они и после Великой Отечественной. По воспоминаниям ветеранов, материальную часть Владивостокского ГАИ (ОРУД) в послевоенные годы составляли именно WLA42.

В экспозиции и снискавшие славу Zundapp, Jawa 1938 года, немецкие NSU 350 1933 года и BMW R-35 1938 года, японский Rikuo и редчайший японский грузовой трайк Giant 1933 года. Рядом примостился некогда популярный послевоенный К1Б «Киевлянин». Первые десять машин были готовы в конце 1945 года, а в 1946 начался серийный выпуск на Киевском мотоциклетном заводе (КМЗ). Прототипом послужил немецкий Wanderer. Помимо обычной модели, завод в 1946 году освоил выпуск 3-колесного варианта для инвалидов войны. Всего за период с 1946 по 1951 годы было выпущено порядка 40 тысяч экземпляров К1Б. Завершают в музее все это многообразие техники некогда популярные мотороллеры «Вятка».

Проникаешься глубочайшим уважением ко всем, кто сумел создать и сохранить экспозицию. Но на что живет музей? Средства на содержание всего этого богатства собирают по крупицам: что-то жертвуют состоятельные любители старины, помогают экскурсанты... У государства на музейные ценности денег нет и не предвидится. Невольно вспоминаешь полуторагодичной давности пожар в мотомузее Великобритании, уничтоживший практически все, что в нем хранилось. Коллекции погибают не только в пожарах... Экспонаты не будут распроданы ни при каких обстоятельствах – это принципиальная позиция дирекции и группы реставраторов – сохранить для россиян бесценные свидетельства истории. «Чти следы прошлого...»

Иван КСЕНОФОНТОВ

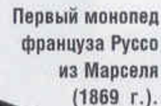
БУНТ КОЛЕСА



Обыватели с опаской смотрят на мотоцикл: всего лишь двухколесный, какой-то он неустойчивый... А одноколесный не хотите! Что, скажете – бунт? Так знайте, что длится он век: моноциклам в этом году исполняется аккурат сто лет. Юбилей, может, прошел бы и незамеченным, но американец Джейк Льял не позволил – изобрел новую концепцию одноколесника...

Ипрародителем мотоцикла был велосипед, и в племени моноциклов первенец – монопед. Француз Руссо из Марселя построил его в 1869 году. Тогда пневматических шин еще не существовало – только в 1888 году их установил на велосипед английский врач Джон Бойд Данлоп. Удалось ли на этом чуде прокатиться, и если да, то какие он испытал ощущения – об этом история умалчивает.

Среди моторных одноколесников первым «засветился» на миланской выставке в 1904 году Garavaglia. Водитель располагался в кресле над двигателем и внутри единственного колеса диаметром два метра. Успех последовал колоссальный, и в начале 20 века чудаки-механики в разных странах соорудили еще несколько подобных аппаратов. Одна из гипотез объясняет, чем был вызван инте-



Первый монопед француза Руссо из Марселя (1869 г.).



рес к моноциклам в период между первой и второй мировыми войнами: где ни попадя валялись шины от списанных бомбардировщиков-бипланов. У самопальщиков чесались руки: куда бы это добро пристроить?.. Но в ту эпоху в бурном развитии пребывало все не то – либо сугубо утилитарные машины, либо военные для «юморных». Моноциклам не нашлось места. И о них на время забыли...

Второй всплеск интереса к одноколесникам возник в последние десятилетия прошлого века, когда появилась потребность чем-то публику удивлять. В этом отношении впереди планеты всей выступила Америка, а самым неугомонным моноциклистом стал Керри Маклин из штата Мичиган.

Джейк Льял демонстрировал RIOT Wheel на фестивале «Горящий человек» в 2003 году.

Copyright Erik Andersen 2004

Родоначальник моноциклов – Garavaglia (1904 г.).

Начал с простенького одноколесника с мотором от газонокосилки, но чем дальше, тем больше входил во вкус. Следующее свое моноколесо оснастил 40-сильным двигателем с жидкостным охлаждением от снегохода и пневмошиной от сельхозтележки, применяемой при сборе винограда. Навесил на аппарат галогеновую фару, стоп-сигнал и, самое удивительное, официальный номерной знак, что открыло путь на дороги общего пользования. Между делом Керри установил рекорд скорости на Бонневильском соляном озере – 90 км/час. Но и этого оказалось мало мичиганскому монобайкеру: он построил супермоно с мотором V8 от автомобиля Buick, на котором Керри намерен превысить скорость 100 миль/час (185 км/ч).

Бацилла моноциклизма достигла и Европы – французский циркач Жаки Кабаниас соорудил из тракторной шины и маломощного моторчика «Тракторвил». О побитии рекорда скорости или езде по улицам он не мечтает, зато веселит своими трюкачествами публику почем зря.



«Обычный» моноцикл мичиганца Керри Маклина допущен к передвижению по дорогам общего пользования.

Своеобразной ареной самых вычурных, немыслимых чумовозов с 1986 года стал всеамериканский ежегодный фестиваль Горящего Человека (Burning Man). Он вырос из скромной спонтанно образовавшейся тусовки в пустыне Черные камни, что неподалеку от Сан-Франциско, до сборища в минувшем году 25 000 людей, объединенных идеалами самовыражения и эксцентричности.

Одним из самых ярких направлений самобытной культуры фестиваля стали экспонаты так называемого DMV (Department of Mutant Vehicles) – Отделения Мутировавшего Транспорта. Лауреатом 2003 года среди «ненормативных» транспортных средств признан моноцикл Джейка Льяла RIOT Wheel – эта штуковина напрочь сломала устоявшуюся за столетие концепцию моноцикла. Не случайно название RIOT Wheel расшифровывается ни много ни мало как «переизобретение колеса» (ReInvention Of The Wheel). Характерен и еще один, буквальный перевод «Бунта колеса» (riot – суматоха, шум, бунт).

Джейк Льял, изобретатель из американского Фэрфакса, штат Калифорния,



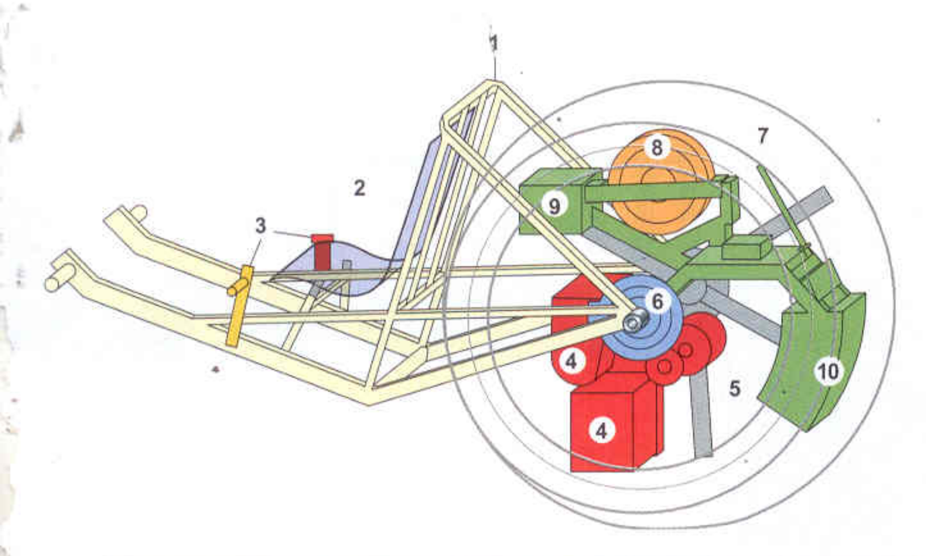
Керри Маклин на Бонневильском соляном озере готовится к установлению рекорда скорости на моноцикле.

утверждает, что идея RIOT Wheel пришла к нему во сне. По профессии он программист, никогда ранее не работал в гараже, не изучал механику, руки его не знали сварочного держака. Может, поэтому Джейк смог посмотреть на концепцию «классического» моноцикла свежим взглядом и заметить два его существенных недостатка (помимо опасности «сделать уши» при резких разгонах и торможениях). Первый: нет защиты от летящей с покрышки грязи. И второй: обзор ограничивает часть обода. Похоже, несогласие жаждущей простора души с ущербностью «жизни» внутри колеса и навеяли Льялу концепцию RIOT Wheel, полностью лишенную «минусов» предшествующих машин.

И в августе 2003 года он выкатил полутонную махину, поразившую всех тем, что водитель находится снаружи и впереди аппарата. Упрятанный в недра колеса 200-килограммовый противовес поддерживает водителя в кресле, парящем над землей. В положении водителя главное достоинство моноцикла Льяла – обзор водителю обод уже не закрывает. Двигает экипаж скутерный 80-кубовый 4-тактный мотор Honda. Повороты осуществляются частично за счет изменения положения оси 30-килограммового гироскопа, а отчасти за счет смещения тела водителя.

На подходе еще две модификации – RIOT 2 и RIOT 3. Обе благодаря применению алюминиевых

Француз Жаки Кабаниас на своем «Тракторвиле».

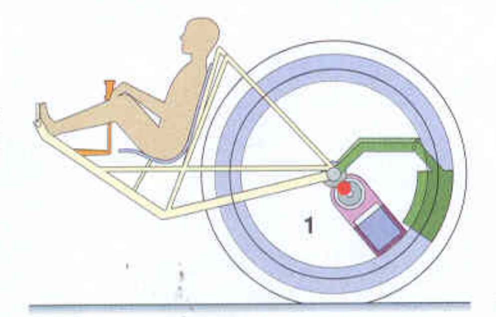


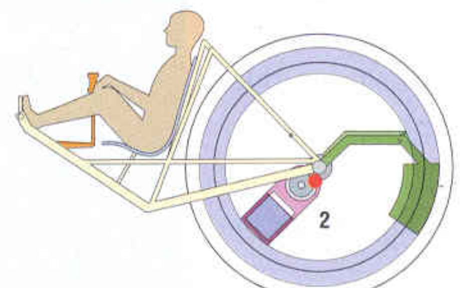
Конструкция RIOT Wheel

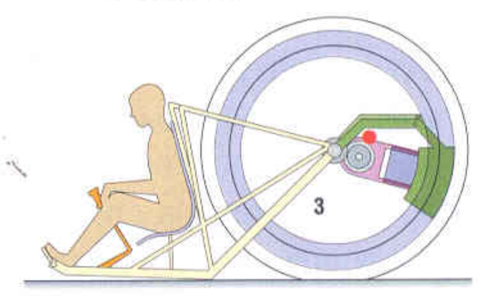
1 – шасси из термообработанных тонкостенных стальных труб; 2 – сиденье; 3 – органы управления: рычажок «газа» и джойстик управления гироскопом и противовесом; 4 – двигатель от скутера Honda; 5 – спицы, передающие крутящий момент на колесо; 6 – дисковый тормоз; 7 – колесо; 8 – стальной гироскоп; 9 – бензобак; 10 – противовес.

Положения двигателя и противовеса у RIOT Wheel при различных режимах

1 – стационарный;
2 – езда с постоянной скоростью;
3 – торможение.









ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОНОЦИКЛА RIOT WHEEL

Вес, кг	500
Длина, мм	2350
Высота, мм	1420
Ширина, мм	660
Двигатель	Honda, 4T
Рабочий объем, см³	80
Макс. мощность, л.с.	6
Вес противовеса, кг	200
Вес гироскопа, кг	30
Емкость бензобака, л	6
Ширина колеса, мм	500
Макс. скорость, км/ч	39

сплавов вместо стали легче первоначальной конструкции. У RIOT 2 планируют установить мощный двигатель от мотоцикла, а RIOT 3 будет с электромотором. «Третий» из монобайков нацелен на побитие мирового рекорда скорости для электрических моноциклов, который сегодня составляет 106 км/ч. Бунт Колеса не стихает.

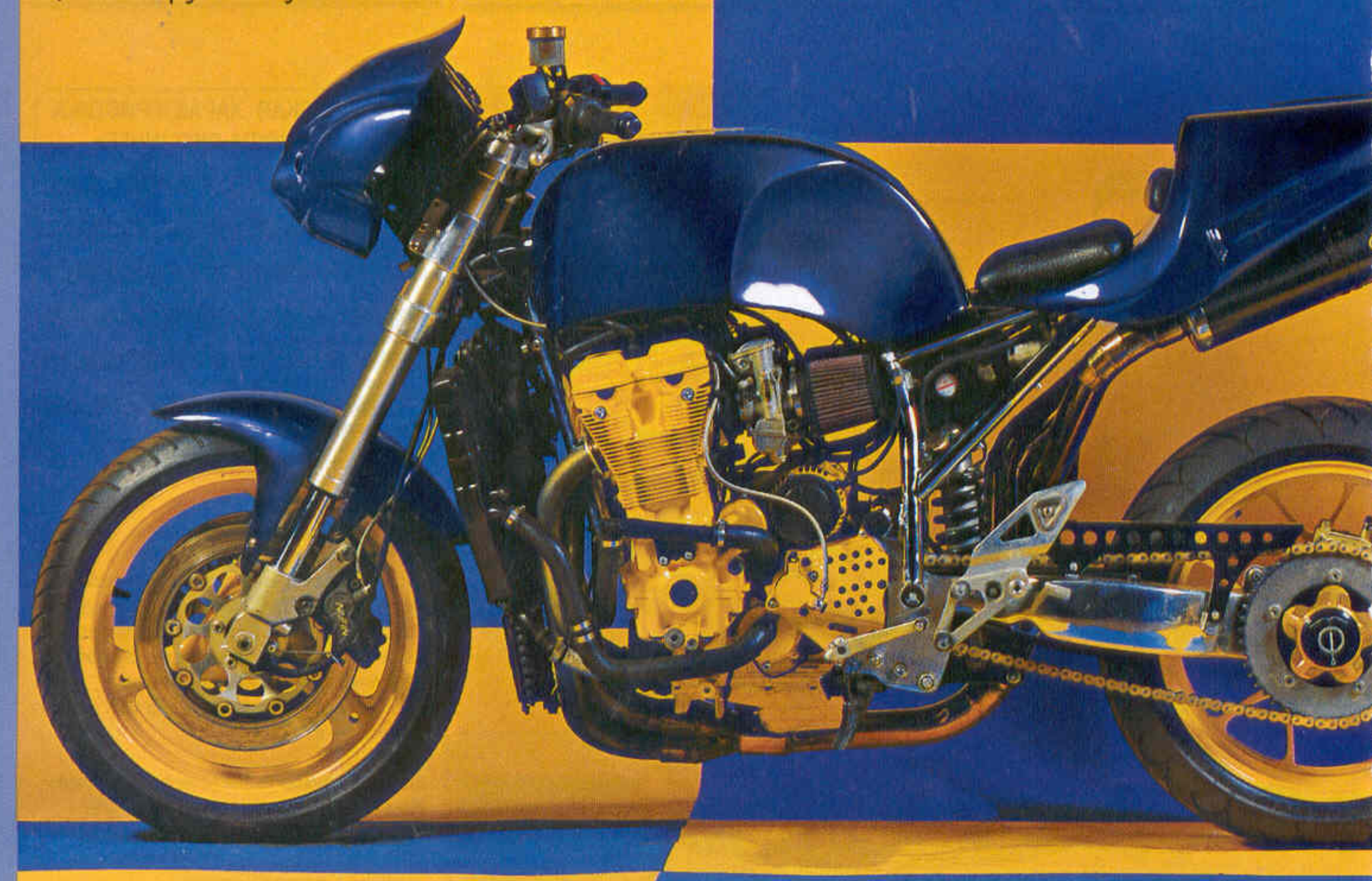
Благодарим **Джейка ЛЬЯЛА** (www.theriotwheel.com), **Жаки КАБАНИАСА** (www. jackiechabanias.com), **Керри МАКЛИНА** (www.americanroadshop.com), **Дугласа СЕЛФА** (www.dself.dsl.pipex.com) за помощь в подготовке материала и предоставленные фотографии.

Шамиль СУЛИМАНОВ, генеральный директор
московского тюнинг-ателье «Гипербайк», фото **Александра БАТЫРУ**

POWER–ПОДКОВЫ

РОССИЙСКОЕ СТРИТФАЙТЕРСТВО

Злые языки язвят: после того, как лесковский Левша подковал заморскую механическую блоху, железная тварь уже не двигалась… «Кузнецы» из Московского «Гипербайка» «подковали» японский «джиксер», и тот теперь так «скачет», что японцам впору лопнуть от зависти.



Как-то к нам в ателье обратился солидный человек, увлекающийся мотоциклами. Ему хотелось обладать выдающимся байком – серийные модели не устраивали, а из разговора стало понятно, что ему нравятся стритфайтеры.

Промежуток времени между «хочу мотоцикл» и откручиванием первой гайки от «донора» был интересным и насыщенным. Ведь в стритфайтерстве есть несколько направлений, наиболее популярны немецкое и английское. Облик «немцев», в отличие от «англичан», более аскетичный, злой – их фары малозаметны, в отличие от их английских собратьев, сохранивших штатные световые приборы, освобожденные от пластика. Или, например, заднее крыло. Если в английском варианте оно уменьшено и задрано вверх, то на немецком стрите его попросту нет. В обоих направлениях доминирует мотор. И не только как агрегат, который заставляет байк двигаться, он и визуально на первом плане.





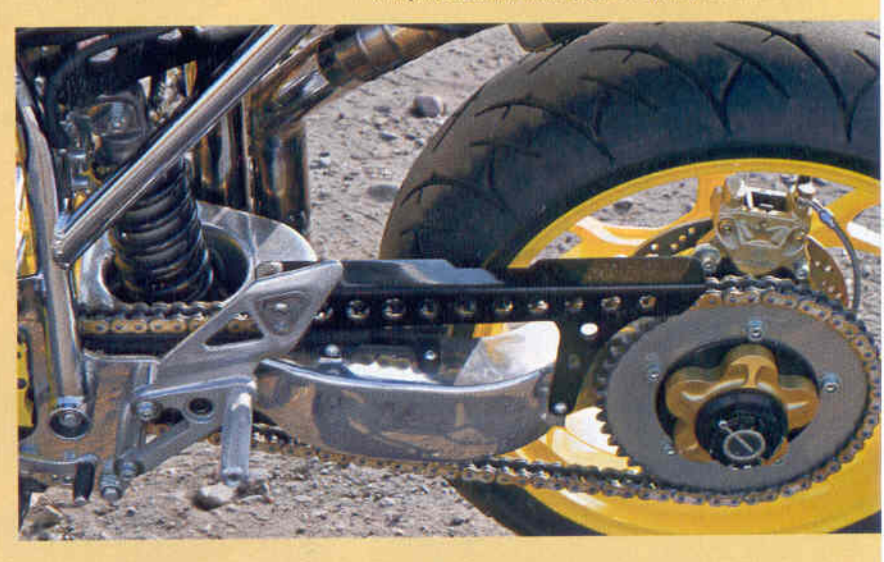
Траверсы фирмы RAU сделали переднюю вилку жестче.

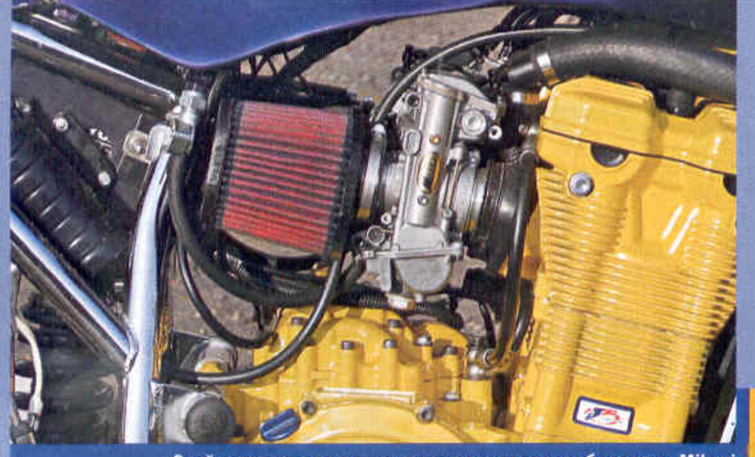
Нам больше импонировал немецкий стиль, заказчик же хотел получить нечто своеобразное, некий промежуточный вариант, в отдельных деталях далеко уходящий от всех канонов стритфайтерства. Значит, предстояла настоящая творческая работа. Мы чувствовали себя художниками, стоящими перед чистым холстом.

В качестве основы взяли Suzuki GSX-R1100 1993 года выпуска. В немецкую концепцию идеально вписывалась хребтовая рама фирмы RAU из хроммолибденовой стали, очень легкая и прочная. Вес мотоцикла оказался около 170 килограммов против штатных 231. Вместе с рамой заказали и маятник со ступицей, отличающиеся высокой жесткостью и малым весом. Задняя часть мотоцикла стала намного короче и визуально легче. В эту конструкцию идеально вписались колеса PVM, Y-образная форма спиц которых обеспечивает дискам прочность. Штатные перья передней вилки, установленные в массивные траверсы фирмы RAU, вполне соответствуют общей концепции. Завершил образ передней части кроссовый руль фирмы Magura из титанового сплава.

Вот тут клиент и увел нас в сторону от стиля. Ему хотелось, чтобы глушители были выполнены в стиле Ducati – то есть под «хвостом». В то время как у классических стритфайтеров он обычно находится около заднего маятника. Сказано – сделано: из нержавеющей стали изготовили выпускную систему, которая соединила выпускной коллектор по принципу 4-в-1, а на другом конце раздваивалась перед глушителями Akrapovic. Сам «хвост» тоже потребовал очень творческого подхода. Бензобак вовсе заставил «включить» воображение: понадобилось сделать так, чтобы его солидные формы сочетались с маленькой «мордой» и двумя крохотными

На заднем маятнике фирмы RAU установлены ступица с тормозным диском Spigler и суппорт Brembo.





Свой вклад в увеличение мощности внесли карбюраторы Mikuni с плоскими золотниками и фильтры низкого сопротивления K&N.



У главного тормозного цилиндра ручного тормоза бачок увеличенной емкости.

ксеноновыми фарами. А чтобы мотоцикл бросался в глаза (как же без этого!), при покраске выбрали контрастное сочетание фиолетового и желтого цветов.

Параллельно шла работа над двигателем. Мотор Suzuki GSX-R1100 легко поддается форсировке, а запас прочности у него более чем достаточный. За счет расточки блока под поршневую группу GE Pistons удалось довести рабочий объем до 1206 см³ (у ранних GSX-R с воздушно-масляным охлаждением стенки цилиндров толще, и объем можно довести до полутора литров). Установили карбюраторы Mikuni TMR 41D11 с плоскими золотниками. Штатные, с вакуумным управлением золотниками, обеспечивают высокую экономичность, правда, за счет динамики разгона. Нам же нужно было выжать из мотора максимум возможного (а это мы умеем!).

Тем не менее, при испытаниях на стенде мотоцикл показал 149,6 л. с. (110 кВт) при 13 000 об/мин и 112 Н.м крутящего момента на колесе, а это около 170 л. с. на коленвале. Максимальную скорость не замеряли, но динамика разгона такова, что, «открутив» газ, приходится держаться за мотоцикл всеми частями тела.

Клиент доволен байком, и у нас есть повод гордиться: если кастомов и чопперов в России построено уже немало, то истинные стритфайтеры можно пересчитать по пальцам.





Нелегко было два немаленьких Akrapovic'а уместить под «хвостом». Средняя часть выпускной системы создана в нашей мастерской.

Общие данные: сухая масса – **170 кг** ■ длина – **2060 мм** ■ база – **1170 мм** ■ высота по седлу – **810 мм** ■ высота по рулю – **1030 мм** ■ ширина – **890 мм** ■ дорожный просвет – **135 мм** ■ объем бензобака – **22 л.** **Двигатель** – Suzuki GSX-R1100 ■ рабочий обьем – **1206 см³** ■ диаметр/ход – **80/60 мм** ■ мощность – около **170 л. с.** при **13 000 об/мин** ■ карбюраторы – Mikuni TMR 41D11 ■ диаметры диффузоров – **39 мм** ■ воздушные фильтры – низкого сопротивления фирмы K&N. **Трансмиссия:** КП, механизм сцепления, штатные звездочки цепной передачи изготовлены на заказ, передаточное отношение – **2,76.** **Ходовая часть:** рама и задний маятник фирмы RAU ■ передняя подвеска – штатные перья в траверсах фирмы RAU ■ задний амортизатор – штатный. **Тормоза:** передний – штатный ■ задний – суппорт Brembo и перфорированный диск Spigler. **Шины:** передняя – **120/70R17** ■ задняя – **190/50R17**. **Электрооборудование:** электросхема – штатная, фары – «ксенон», световые и электроприборы заказывались по каталогам.



Даже главный тормозной цилиндр ножного тормоза был доработан.

Борис ДАХНОВСКИЙ, фото Наталии ДОЛГОЙ

НИ РАЗУ НЕ АСКЕТ

Александр Чирьев из Тулы не сторонник сложных конструкций: чем механизм проще – тем, считает, надежнее. По тому же принципу строил чоппер из старого доброго и аскетичного К-750.

Двигатель переделывать наш самодельщик не стал: его надежности хватает за глаза, а к форсировке этот нижнеклапанник, как и его соплеменники, просто непригоден. Только поршневые кольца заменил.

При доработке коробки и главной передачи сосредоточился на борьбе с утечками масла. Врезал штуцеры в картеры КП и главной передачи и соединил их



шлангами с воздушным фильтром. Разрежение из него теперь передается в эти узлы. И течи прекратились!

Заднее колесо самопала крепится к раме жестко. Решение, конечно, спорное, но Александра это не смущает. Отсутствие задней подвески с лихвой компенсирует шикарное и в меру мягкое сиденье. Работы с ним было много, но результат окупил все. Зато передняя подвеска, изготовленная на основе «ижевской» лицензионной вилки, выше всех похвал. Но не обошлось без доработок. Прежде всего увеличил угол наклона рулевой колонки. Затем удлинил перья вставками, а траверсы сделал из отлитых из стали деталей К-750 первых образцов. Рассверлил в них отверстия до 38 мм под «ижевские» трубы и отникелировал.

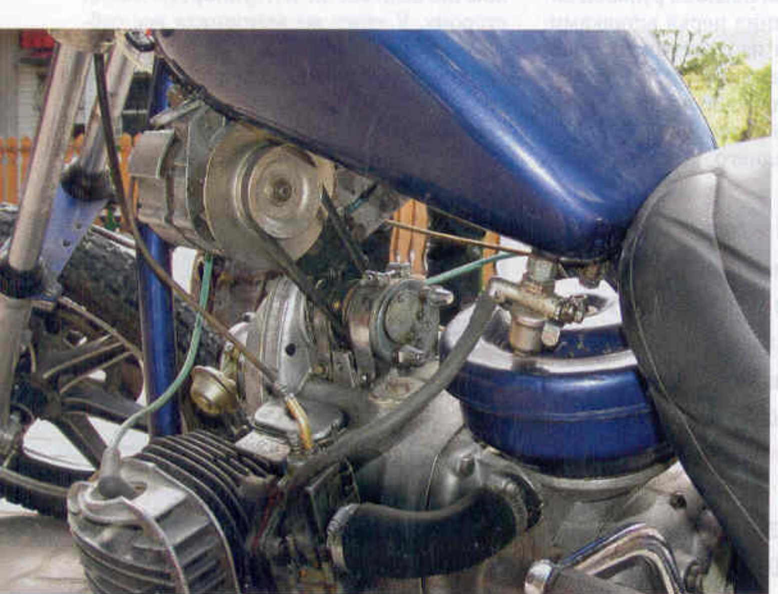
Механизм переднего тормоза «пришел» на мотоцикл вместе с вилкой. А вот задний выполнен нетрадиционно. Самодельщики, перекраивающие оппозиты, обычно выносят диск и суппорт на левую сторону. У этого же мотоцикла все собрано возле редуктора, внутри колеса. Ступица состоит из двух частей, соединяющихся болтами. Одна часть – от штатной ступицы, вторая – самодельная, такая же, как автомобильная. К получив-

Общие данные: сухая масса – **210 кг** ■ длина – **2380 мм** ■ база – **1720 мм** ■ ширина – **850 мм** ■ высота по седлу водителя – **640 мм** ■ высота по рулю – **1200 мм** ■ дорожный просвет – **190 мм** ■ объем бензобака – **16 л.** **Двигатель** – от К-750, рабочий объем – **745 см³** ■ диаметр x ход – **78x78 мм** ■ мощность – **26 л. с.** **Трансмиссия:** сцепление, КП и главная передача штатные. **Ходовая часть:** рама – от К-750, переделанная ■ передняя подвеска – удлиненные перья «Иж», траверсы от К-750 ■ задняя подвеска – отсутствует. **Тормоза:** передний – гидравлический «Иж» ■ задний – гидравлический, суппорт от «ОКИ», диск – от ВАЗ-2108 ■ главный тормозной цилиндр – от ВАЗ-2101. **Шины:** передняя – **3,25-19** ■ задняя – **175/80-16**. **Электрооборудование:** генератор – от ВАЗ-2108 – **770 Вт** ■ датчик, катушка зажигания и коммутатор – от «ОКИ» ■ фара – от немецкого мотоцикла ■ указатели поворотов – от ЗИЛ-151.



шейся детали болтами прикрутил тормозной диск от ВАЗ-2108 и автомобильное колесо. В корпусе редуктора, который на оппозитах служит заодно и крышкой тормозного барабана, есть два отверстия: в одно запрессована ось (на нее опираются тормозные колодки), во втором вращается разжимающий их кулачок. То и другое убрал, в отверстия вставил болты, удерживающие пластину, а на ней закрепил суппорт от «Оки». Тормозной диск взял изношенный до предельной толщины – такой легче. Главный тормозной цилиндр – от ВАЗа-«копейки». Получилось компактно, просто и надежно.

Штатный генератор К-750, соответствовавший требованиям 50-х годов прошлого века, сегодня не позволяет чувствовать себя на дороге уверенно. Пришлось прикрепить генератор от ВАЗ-2108 к раме и соединить с двигателем через ремен-


«Электростанция» от ВАЗ-2108 закреплена на раме и соединена ремнем со шкивом, спрятанным в урезанном корпусе штатного генератора.


Дисковый тормоз с суппортом от «Оки» спрятан внутри диска заднего колеса.

ную передачу. Разрезал пополам корпус старого генератора, сдвинул половинки, чтобы он стал короче, пропилил паз для ремня. Укоротил ось и закрепил на ней шкив. Его диаметр настолько большой, насколько позволило место. Хотя обороты генератора меньше, чем на автомобиле, но «мощи» этой электростанции вполне достаточно. По крайней мере, всем потребителям (в том числе и «восьмерочному» электронному зажиганию) электричества хватает даже на холостом ходу. Система зажигания собрана из корпуса датчика, катушки зажигания и коммутатора от «Оки».



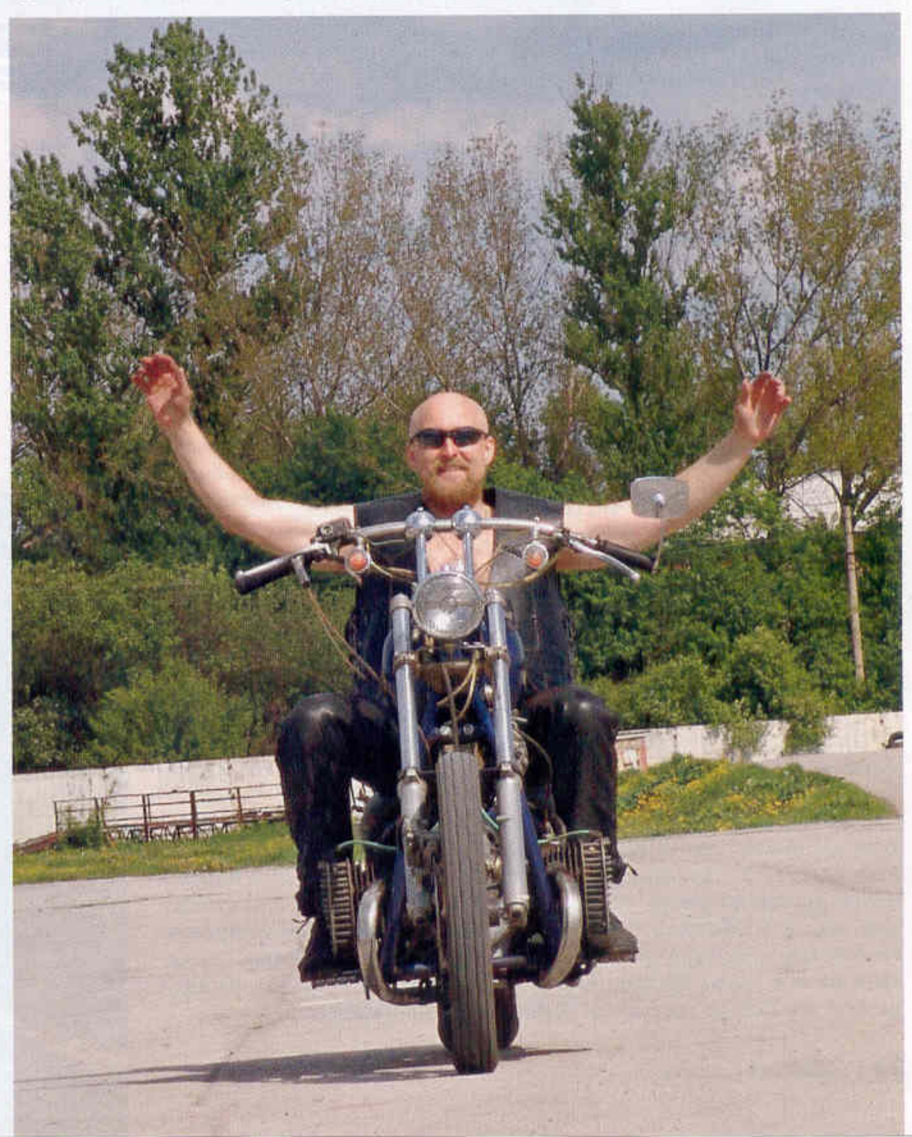


Корпус датчика, коммутатор и катушку зажигания взял от «Оки».

Глушители, указатели поворотов, стоп-сигналы, фара, траверсы – все это сработано полвека назад, но отчищенные, отполированные и отхромированные, они сейчас придают чопперу неповторимый шарм.



Изящества мотоциклу добавил избавленный от бардачка бензобак «Иж-49». Штатный стоп-сигнал и без того смотрится неплохо, но чтобы мотоцикл было лучше видно, установил их аж три штуки! Отхромированных и отполированных! Покрытые хромом указатели поворотов от ЗИЛ-151 по стилю будто специально созданы для чоппера. Доработанные штатные глушители, а также фара от какого-то древнего немецкого мотоцикла с «родной» оптикой тоже пришлись «в тему».



Борис ДАХНОВСКИЙ, фото Наталии ДОЛГОЙ

БУДЕТ ВЕЧНЫЙ МУЗОН



Байкеры, казалось бы, готовы носить конструкторов мотоциклов на руках… Но вы видели, чтобы хотя бы одного носили? Знаете почему – нет? Потому что те считают, что мотоциклисту не нужна в дороге музыка, и на двухколесной технике не оставляют места для звуковой аппаратуры. «Ну и ладно, – сказал Дмитрий Сытин из Тулы, – без вас обойдусь.»

Чтобы встроить в свой «Урал-Вояж» усилитель и магнитолу, пришлось попотеть. В седле, под пассажирским местом, сделал выемку, чтобы под ним поместить магнитолу с проигрывателем лазерных дисков. А управляет устройством пульт дистанционного управления. В нем, как и в обычных телевизионных, «работают» инфракрасные лучи. Направить их под седло трудно. Зато можно вынуть из пульта светодиод, удлинить его провода и перенести к магнитоле, а сам пульт закрепить на руле.

У магнитолы четыре выхода и, соответственно, четыре динамика. Те два, что на руле, вмонтированы в корпуса противотуманных фар, а два задних – в верхнем кофре. Те и другие рассчитаны для передачи средних и высоких частот, поэтому их корпусам большой внутренний объем не нужен, так что в кофре они занимают места немного – в него можно еще и загрузить нужные в дороге вещи.

Для дополнительного усилителя нашел место в инструментальном ящике. Прибор не перегреется – он рассчитан на работу в закрытом автомобильном багажнике. В усилителе есть фильтр низких частот, отдельный регулятор громкости – все, что нужно, чтобы регулировать звучание низкочастотных динамиков.

Под них целиком отданы боковые кофры – басам для сочности необходим большой объем. Ящики сделал из 12-миллиметровой фанеры, герметично закрыл, обтянул кожзаменителем.

На случай, если хотите слушать музыку в компании друзей, аппаратуре придется работать при неработающем двигателе. Значит, нужен мощный аккумулятор. Чтобы поместился 45-амперный автомобильный, чуть сузил инструментальный ящик. Цена такой батареи в 2–2,5 раза ниже, чем у штатной, емкостью 30 А.ч.

Но ведь мотоциклетному генератору заряжать такую махину не по силам. Дмитрий взял агрегат от ВАЗ-2108, но его габариты намного больше «вояжев-



Генератор от ВАЗ-2108 прикреплен к кронштейнам, приваренным к картеру двигателя. Его шкив приводится во вращение от маховика многоручьевым ремнем.

Магнитола управляется пультом, расположенным на руле.

В верхнем кофре остается полно свободного места, и в него можно поместить кое-что из полезных вещей.

ского». Пришлось установить на отдельном кронштейне. Попутно «убил» еще одного «зайца»: вращение шкива генератора обеспечил ремнем непосредственно от маховика. То есть избавился от шумного шестеренчатого привода. Чтобы не протачивать в маховике канавку под обычный ремень (в маховике для нее нет места), использовал многоручьевой от автомобиля, но канавки и для него точить не стал. У шкива и маховика столь велика поверхность контакта с ремнем, что пробуксовка исключена. ⏮

ИЗ КНЯЗИ – В ПИРАТЫ

Электрооборудование мотоциклов отечественного и иностранного производства. Практическое руководство. Под редакцией С. Афонина. «ПОНЧиК», г. Батайск Ростовской обл., 2004 г., 180 стр.



Увидел на прилавке толстую книгу про электрооборудование не только отечественных, но и мотоиномарок – не поверил своему счастью. За смешные для такого объемного труда 50 рублей узнать теорию электричества, понять принципы работы электрооборудования, а после закрепить знания в процессе ознакомления с подробным описанием сборочно-разборочных операций, ремонтных и регулировочных работ, диагностикой не только различных систем зажигания, а потом еще – уф, дайте перевести дух – и впрыска, и АБС! А прочитал имя редактора – и вовсе возрадовался: С. Афонин, постоянный автор издательства «ПОНЧиК», известен грамотными, самостоятельными книгами о едва ли не всех марках отечественных мотоциклов…

Но сник духом, когда узнал – как же не узнать! – в батайском издании перевод третьего издания книги Тони Трантера Motorcycle Electrical Manual, выпущенной в 1999 году крупнейшим британским техническим издательством Hayens. И что самое-то гнусное – без каких-либо ссылок или хотя бы намеков на первоисточник.

Разбираться в авторских правах – не наше дело, но и как смолчать, видя бесстыжее пиратство, оно лишний раз напомнило, в какой стране мы живем. Собственно, страна будет оставаться такой, пока пончики будем заправлять ворованной начинкой. И есть их. Обидно за Афонина: ну сделал блестящий технический перевод, ну добавил немного сведений об электрооборудовании наших мотоциклов (из опубликованных книг) – так хоть скажи «спасибо» первоисточнику. Нет же… Неужто сладко всю жизнь носить ярлык плагиатора? Или денежки гонорара застят глаза? И совесть?

Для некомплексующих же читателей, которых не смутит ворованный текст (и серенькая печать), книга покажется полезной. Спешите купить, пока соответствующие органы не изъяли тираж из продажи. Но это, опять-таки, для небрезгливых, если не стошнит. ⏮

Ведущий рубрики
Иван КСЕНОФОНТОВ

РУЧКА ГАЗА УПРАВЛЯЕТ ПРОСТРАНСТВОМ*

Дмитрий ЮДИН

КАК ВИДЕТЬ ДАЛЕКО И ШИРОКО (РАЗУЙ ГЛАЗА И КУПИ ОЧКИ)

«Слишком быстро», «Слишком широко», «Слишком рано» – все эти выражения могут быть связаны только с пространством. Слишком быстро для поворота на 180° – это слишком медленно для прямой или почти прямой. А чтобы не было путаницы, сразу определимся: пространство меняется вместе с конкретной местностью, а видение (по-научному – динамическое восприятие окружающего пространства) может изменяться в зависимости от ситуации (в одном и том же месте). И еще восприятие зависит от пилота: новичку любые повороты кажутся слишком узкими на любой скорости.

Казалось бы, пространство постоянно (ширина дороги, расстояние до поворота), но если поле зрения сужается или взгляд мечется (это проявление инстинкта самосохранения, назовем его ИНС-3**), или внимание фиксируется на каком-нибудь объекте (ИНС-4), то пространство, доступное для использования, резко уменьшается. А ведь все решения, принимаемые во время езды, зависят от размеров доступного пространства (или кажущегося доступным). Проанализируем любое пилотажное действие, например, изменение скорости и направления движения – они зависят от пространства напрямую.

* Продолжение. Начало см. «Мото» №№ 2, 5, 8 за 2004 год.

** Напомню, ИНС-1 – сброс газа; ИНС-2 – сжимание руля.



Сейчас Росси смотрит в «никуда».

Все сталкивались с тем, что доступное пространство ограничивается ИНСами. Заплатка на дороге, разметка, трещины, люки колодцев – все это фиксирует внимание. Слишком много места не бывает. Вот когда места не хватает, начинают срабатывать ИНСы, ухудшающие ситуацию. Реальная или воображаемая нехватка места для маневра может теоретически причинить вред телу. А вот ИНСы-3 и -4 пакостят сразу. Ну кто бы стал смотреть на «перебегающий» дорогу столб вместо поиска выхода из ситуации? Объяснение простое – инстинкт самосохранения приказывает телу смотреть на объект, способный причинить вред. И в целом внимание ослабевает.

Бороться со зрительными ИНСами помогает расширение угла зрения, – так мы назовем умение видеть широкую панораму без перевода взгляда. «Широкоэкранности» видения можно достичь при помощи простых упражнений. Например: выберите место на стене и смотрите на него, но не вглядывайтесь пристально. Не двигая глазами, постарайтесь увидеть все объекты, находящиеся в поле зрения (стулья, стол, другие предметы), не глядя на каждый по отдельности. Теперь попробуйте перемещать внимание на каждый предмет по очереди, подчеркиваю – внимание, а не взгляд... Это и есть «широкоэкранное» зрение.

Для наглядности можете попытаться проделать то же упражнение, только переводя взгляд с предмета на предмет, фокусируясь на каждом. А теперь сравните, сколько времени на осмотр объектов нужно в первом и во втором случаях. Что быстрее – перемещение внимания или глаз? Очевидно, что внимание выигрывает, оно ведь перемещается со скоростью мысли.

Еще один момент. При частом и быстром перемещении взгляда можно потерять ориентацию в пространстве, а это – причина возникновения психологической усталости, появляющейся при скоростной езде.

При езде правильно будет смотреть на самую дальнюю (по необходимости) точку, перемещая внимание между остальными (которые ближе). Смотреть широко означает еще и видеть далеко. И не надо фиксироваться на каком-либо одном объекте – поле зрение в этом случае всегда сужается. А способность видеть широко можно и нужно тренировать, причем постоянно и не только во время езды.

Все сталкивались с эффектом «тоннельного» зрения. На самом деле, со зрением ничего не происходит – глаза видят. Вот только ИНСы не дают мозгу воспринимать всю «картинку» целиком. Этот эффект легко победить, потому что любой человек может смотреть широко, если осмысливает, как следует смотреть.

В качестве еще одного упражнения можно порекомендовать хождение по бордюру или рельсу. Сначала все смотрят себе под ноги (как начинающие мотоциклисты смотрят под переднее колесо). Попробуйте смотреть дальше, замечая при этом все происходящее вокруг, одновременно сохраняя равновесие! Постепенно станет все легче и легче «расширять» зрение. Кстати, при использо-

Взгляд Валентино устремлен внутрь поворота – в нем он будет через мгновение.

Новичку любые повороты кажутся слишком узкими на любой скорости.

К вопросу о «широкоэкранности» зрения: а чем, вы думаете, они смотрят назад?

Больше газу – меньше пространства.

вании «широкоэкранного» зрения человек, как правило, и чувствует себя комфортнее, поскольку обладает полной информацией о происходящем вокруг.

А вот насколько важно для вождения все, что видно вокруг? Например, пятно на асфальте всегда привлекает внимание, но далеко не всегда влияет на байк. При езде по городу любая машина, пешеходы, светофоры отнимают драгоценные проценты внимания. Да, их надо видеть, но не стоит фиксировать внимание, иначе включаются ИНСы-3 и -4 и эффективность действий пилота резко снижается. Вот почему опытные «эндуристы» способны ездить ночью так же быстро, как и днем – фары высвечивают только то, что нужно видеть гонщику, и сознание не отвлекается на созерцание окрестностей.

И о скорости. Фигурально выражаясь, ручка газа управляет пространством: чем сильнее ее откручиваешь, тем меньше становится пространство. И если пилот не успевает увидеть все, что необходимо, значит, скорость великовата для его возможностей. Скорость надо снижать и постараться успевать все увидеть. Сами почувствуете, как постепенно темп увеличится. Когда пилот поймет, что снова не хватает времени на видение – скорость уже будет выше первоначальной. Цель такого упражнения – найти скорость, на которой можно пройти весь поворот, используя «широкоэкранное» зрение. Упражнение достаточно сложное, но полезное.

Итак, освободите внимание – и вперед.

Материал подготовлен на основе книги **Кейта КОДА** «Twist Of The Wrist II». Перевод и адаптация **Дмитрия ЮДИНА**, фото из архива редакции.



На такой скорости на каждой кочке и яме взгляд не зафиксируешь.

СТАНТ-РАЙДИНГ: БЕСПРЕДЕЛ

В чешском городе Бехин прошел первый этап чемпионата мира по стант-райдингу Steetfighter Day. В отборочном туре мастерство демонстрировали полсотни участников из 15 стран мира. Лимит показа программы каждого – три минуты. Но их вполне хватило, чтобы доказать: фантазия стант-райдеров в изобретении новых все более сложных, экстремальных и захватывающих трюков безгранична. Езда стоя на седле с перекрещенными на груди руками или спиной к рулю – уже вчерашний день. Среди трюков-новинок – езда вверх ногами, опершись головой на бензобак, прыжок с подножек на него же, не держась за руль...

Судьи отобрали «самых-самых», и эти избранные не разочаровали. Легенда стант-райдинга бразилец Антонио Карлос Фариаш, выступавший за Испанию, продемонстрировал чудеса мотоакробатики, но еще и умудрился ... играть на саксофоне! И он занял лишь третье место. Победил же чемпион мира прошлого года и чемпион Европы-2004 немец Кристиан Пфайфер (о других его «безумствах» мы писали в «Мото» № 2-04).



Пфайфер «зажигает».





Судей подкупила неисчезающая с лица немца улыбка, с которой он вытворяет трюки, в том числе сальто на Gas-Gas. Он набрал больше всех очков на чешском этапе и получил шанс защитить титул чемпиона в нынешнем сезоне. Удастся ли это Кристиану, узнаем, когда в конце октября в английском Донингтон-парке пройдет заключительный этап чемпионата.

Благодарим журнал **«Supermoto»**, Чехия, любезно предоставивший информацию и фотографии.

Антон БАРСУКОВ, корр. «Мото» в Великобритании, фото автора

БАЛ МАНЬЯКОВ

Санта где? Santa Pod! Это дрэг-полоса мирового класса, на которой проходят этапы чемпионата Европы по дрэг-рейсингу, выступления звезд, тренировки спортсменов и просто трековые дни. На повестке дня культурное мероприятие под названием «Бал маньяков скорости». Представитель российского журнала «Мото» – в списке приглашенных. Форма одежды – пофиг, но за ношение «бабочек» обещают бить морды. Добро пожаловать на огонек, дамы и господа!

На треке я попал в центр вселенской печали – небо затянули облака, накрапывал гнусный дождь. Озлобленные байкеры в дождевиках матерятся (по-английски) на непогоду: если в мотокроссе дождь – не помеха, то в дрэг-рейсинге первые капли останавливают гонку.

Дабы создать публике сносное настроение, администрация объявила о досрочном открытии кастом-шоу. Народ вяло сползся к шатру с экспонатами. Аппаратов немного, но среди них и шедевры. С порога встречает трайк с двумя двигателями – V8 и реактивным. Зная вспыльчивый характер творения, автор оснастил его тремя топливными баками (один – в антикрыле) и двумя огнетушителями. Следующий ряд (для контраста?) начинается с трехколесных «крысов», похожих на бронепоезды. Как вам рулевой демпфер в корпусе заднего амортизатора (от автомобиля)? Или сваренная из ржавых уголков рычажная передняя подвеска?.. После «крысов» – снова невидаль: 50-кубовый «клоп» с нитросом. Завершают экспозицию призовые стритфайтеры и мотоцикл с двигателем, не поддающимся классификации.

Небо просветлело, и на треке начались приготовления. Первым делом выпустили трактор: он разогнал лужи и сгреб мусор. Реактивной установкой сушили асфальт. Распылили специальный клей, улучшающий сцепление резины с трассой. Он сохнет быстро, но не твердеет – его свойства сохраняются весь день. Ответственный работник трека проверил асфальт на клейкость – опрометчиво поставил ногу не на пятку, а всей ступней. Кроссовка прилипла к треку. Следующий прыжок лишил



С уникальным двигателем.


RWYB: гоняются даже на роторно-поршневых Norton!



Герой-любовничек.



Грахам Хикс, отважный глухой и слепой пилот.

парня носка. На трибуне от души и злорадно ржут…

Первыми испытали трек спортсмены-любители на дорожной технике: заезд называется «Ride What Ya Brung» (сокращенно – RWYB, в вольном переводе – «Гоняй на том, чё пригнал»). Это развлечение доступно (за 10 фунтов стерлингов) любому владельцу наземного транспорта на пневмоходу.

Отдельно о процедуре старта. Перед въездом на полосу расположена зона отжига. Отжиг производят на мокром асфальте, чтобы предотвратить перегрев, облегчить скольжение и обеспечить равномерный прогрев резины паром.

Стартуют парами. После отжига участники подъезжают к линии старта, выравнивают мотоциклы. Линии как таковой нет – ориентируются по стартовым огням, которые здесь называют «рождественской елкой». Два верхних ряда желтых огней «елки» – как раз для первого райда. При подъезде к линии вначале загорается верхний ряд, затем нижний. Если остановились ровно на линии – горят оба ряда, если не доехали – только верхний, переехали – только нижний.

Как только оба гонщика заняли позицию, судья запускает процедуру старта – нажимает кнопки на пульте. По очереди загораются три ряда оранжевых огней, затем зеленый. (В старте профессионалов оранжевые загораются все сразу – для профи времени на подготовку дают меньше.) Самый нижний ряд на «елке» – красный, он обозначает фальстарт… Ничего плохого не случилось – любители умчались.

После RWYB на полосе показался необычный квадрацикл на базе «Супердрозда» с пилотом и пассажиром. Зрители офигели, когда комментатор объявил, что пилот квадрацикла Грахам Хикс абсолютно слеп и на 95% глух. Управлять квадриком ему помогает пассажир – своими прикосновениями руководит пилотом. К сведению: Грахам установил мировой рекорд скорости в классе квадрациклов, а также рекорд Гиннесса по дальности поездок на гидроцикле! Однако сегодня человек-легенда рекорды устанавливать не планировал, его пригласили, чтобы привлечь внимание спонсоров.



«Рождественская елка».

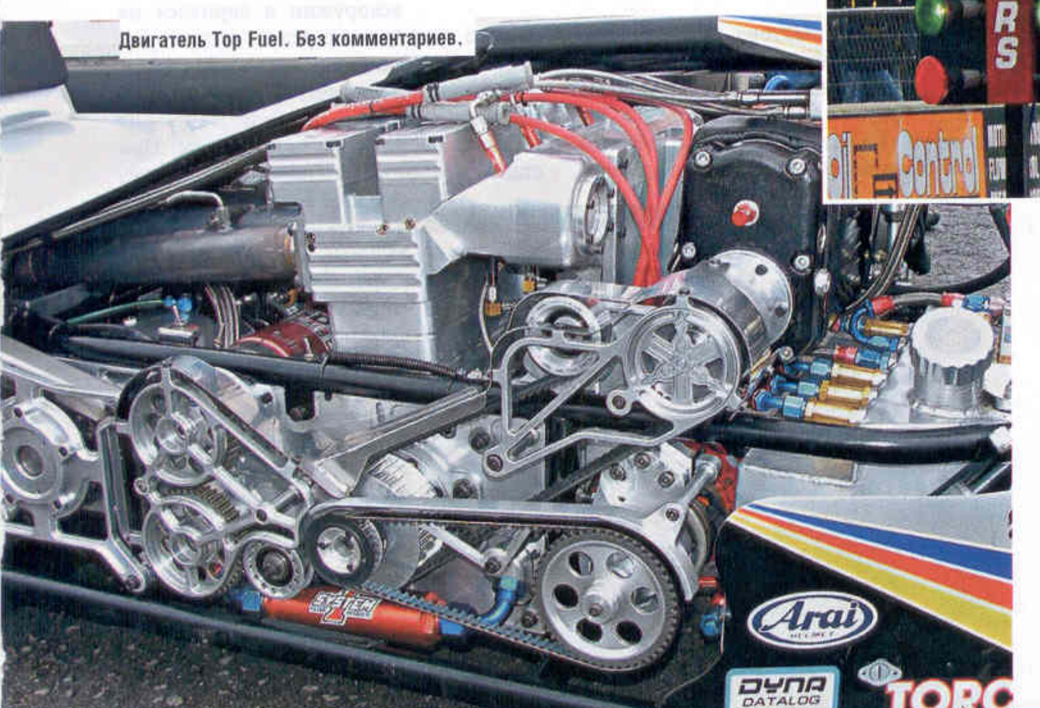
Время шло к обеду, а публика не расходилась – ждали стант-шоу Пола Говера, организатора специализированной школы «козления» в Великобритании. С «козления» и начал. Далее последовала серия отжигов сидя, стоя и на ходу. Закончилось шоу традиционным взрывом задней покрышки.

Когда на старт выехали участники в классе Pro Stock, стало ясно, что привлекло сюда тысячи зрителей.

После обычной дорожной техники дрэг-мотоциклы Pro Stock ошеломляют.

Этот класс допускает множество модификаций, в связи с чем мощность аппаратов становится гигантской. Pro Stock пролетают 400-метровку за 7 секунд и к финишу развивают скорость до 300 км/ч. Внешне они напоминают своих дорожных собратьев, однако под облицовкой скрывается масса доводок.

Когда приступают к доработке машин, первой страдает рама: она теряет моноамортизатор, приобретает жесткую заднюю подвеску. Передняя вилка сжимается более чем наполовину рабочего хода ремнями, аналогичными тем, что применяются при установке мотоцикла на прицеп. Двигатель обрастает турбонаддувом, нитросом, иногда тем и дру-



Двигатель Top Fuel. Без комментариев.

гим вместе. Воздушный фильтр, глушитель и стартер исчезают, мотор запускается внешним электродвигателем.

Самые интересные изменения – в сцеплении и КП. Когда мощность моторов переваливает далеко за 500 л. с., обычное многодисковое сцепление уже не справляется с нагрузками и начинает проскальзывать. Потому его меняют на усиленное центробежное сцепление, срабатывающее при строго определенных оборотах. Для управления таким сцеплением мотоцикл оснащается электронным ограничителем оборотов с двумя режимами. Первый позволяет поддерживать обороты чуть ниже точки срабатывания сцепления (обычно 10–11 тыс.). Второй режим – полный газ – раскручивает движок до 13 000–15 000 об/мин. Ограничитель управляется кнопкой.

Штатная мотоциклетная КП уступает место усиленной 3-ступенчатой, которая позволяет выполнять переключение передач под нагрузкой. Передачи переключаются пневматическим квикшифтером, резервуар которого накачивается ручным насосом непосредственно перед стартом. Управляется КП опять же кнопкой.

Коренным образом меняются органы управления мотоцикла, что влечет изменения в процедуру старта. Пилот вручную включает первую передачу, открывает на полную газ и в таком режиме подталкивает мотоцикл к стартовой линии. После того как дан старт, пилот просто нажимает кнопку электронного ограничителя. Обороты мгновенно подскакивают до максимальных, срабатывает сцепление – и мотоцикл, упершись в асфальт усами антиопрокидывателя, выстреливает. Пилоту остается вовремя нажимать на кнопку переключения передач и следить, чтобы не сбиться с курса.

Pro Stock-байки откатали все свои заезды, оставили на асфальте слой лохмотьев и сажу от резины, – и вот тогда на старт потянулась элита мотоциклетного дрэгрейсинга – Top Fuel-байки. Каждый мотоцикл уникален. Ни рама, ни двигатель не имеют с серийной техникой ничего общего, их собирают сугубо по индивидуальным проектам. Мощность этих машин достигает полутора тысяч «лошадей», и, развивая скорость около 350 км/ч, четверть мили они простреливают за шесть секунд с «копейками».


Портрет маньяка скорости.



Квадр с вертолетным двигателем команды «Пироманьяки».

Внутри класса мотоциклы делятся на два больших подкласса – рядные «четверки», а также V-образные «двойки», двигатели которых часто создают на базе знаменитого «харлеевского» твина. «Кормят» этих «зверей» нитрометанолом: он поступает во впускной коллектор через инжекторы высокого давления и сжигается со скоростью несколько литров в секунду (!).

Поудобнее устроившись с фотоаппаратом, приготовился заснять старт. Но через секунду пулей метнулся прочь от стартовой полосы, до боли в ушах оглушенный ревом моторов, с глазами, полными слез от паров нитрометанола. Более опытные корреспонденты подготовились лучше – надели защитные наушники, дышали через мокрые платки. Подсказали, что рядом с треком в палатке торгуют «средствами индивидуальной защиты»... Во всеоружии я вернулся на боевую позицию и успел застать несколько стартов двухколесных бестий.

Зрелище это ни с чем не сравнишь! Отжиг перед стартом – на ходу, и никакие тормоза не удержат такой байк. При старте мотоцикл развивает столь колоссальный момент на колесе, что буквально скручивает заднюю покрышку: шрифт с прямыми углами букв, которым напечатано название фирмы-производителя резины, превращается в курсив. Очень важно правильно сориентировать мотоцикл по линии трассы, ведь в первую секунду переднее колесо буквально зависает над покрытием (даже клей здесь бессилен), и мотоцикл практически неуправляем.


Наши в городе: «Урал» на трассе Santa Pod.

Выступление Top Fuel-байков завершило офици-

альную программу соревнований, но не бал. Выехал болид, напоминающий ракету. Пилот, француз Эрик Тебул, приготовился к показательным выступлениям. Зазвучала музыка из фильма «Космическая одиссея 2001 года», публика замерла. Харкнув пеной перекиси водорода, аппарат приблизился к линии старта. Тщательно отрегулированы все клапаны, газовые редукторы, смесители, сняты красные ленточки предохранителей. С последними нотами знаменитой мелодии из дюз ракетного двигателя выстрелили две острые, как иглы, струи голубого пламени. Через пять с половиной секунд выступление окончено! Но толпа еще некоторое время пребывала в оцепенении. И вдруг Santa Pod взорвался аплодисментами.

Под занавес на сцене появились джет-кары, машины с реактивными двигателями команды FireForce. Эта техника – апофеоз дрэг-искусства. Ощущения пилота такой машины сродни тому, что чувствовал летящий на ядре барон Мюнхаузен. Сиденье расположено впритык к турбо-реактивному двигателю. Мощность – около 10 000 л. с. Ускорение при разгоне – 40 м/с^2, при торможении – до 68 м/с^2. Скорость на финише достигает 430 км/ч…

Перед стартом слышен характерный для реактивного двигателя свист, постепенно он перерастает в угрожающий гул. Зажигание… Стало заметно, как под натиском звуковой волны прогибаются стекла в галерее для прессы. Заднюю турбину уже не видно – все в дыму… Пилот дает двигателю минуту на прогрев, затем доводит обороты турбины до максимума. В ушах звон – наушники не спасают. Короткими взрывами, откликающимися где-то глубоко в груди мастодонтов, джет-кары продвигаются к старту. Последняя проверка – и команды обслуги стремглав убегают от машин куда подальше…

Звуковая волна от стартового хлопка настолько мощна, что нескольких зрителей она свалила. Пламя длиной метров пять вырвалось из форсажных камер, и машины, как взлетающие с авианосца истребители, ушли вдаль… Фотографы, позабыв о камерах, следят за удаляющимися факелами. Машины достигли финиша за пять секунд…

Старт джет-каров.

Ремонт турбины джет-кара: работает опытный практолог.

Когда сознание вернулось, стал слышен голос диктора: он нес ахинею о том, что, де, не следует повторять подобные опыты дома, потому что можно разбудить соседей, нарушить покой их собак и поджечь занавески… Его плебейский юмор никто не воспринял – несколько тысяч зрителей, как один, вскочили с мест и вперили взгляд в сторону финиша. В этот момент им глубоко нас…ть на соседа, его собаку и уж тем более на все на свете занавески, потому что в их головах билась лишь одна мысль: «Я люблю тебя, скорость, я люблю тебя, Santa Pod».



Эрик Тебул со своим рокет-байком.

«КУБЫ» БОЛЬШИЕ И МАЛЫЕ

ATV И СКУТЕРЫ JMC ОТ КОМПАНИИ WYP-MOTOR

Если однажды вы зайдете в салон WYP-Motor, где продаются эти разноцветные ATV и скутеры, решив что-то себе подобрать, вряд ли уйдете, не купив один из них. Компания WYP-Motor – дистрибьютор техники тайваньской фирмы Jordan Motors Corporation (JMC) на территории России. Ее продукция не только выглядит привлекательно, но и привлекательна в техническом отношении: она совмещает в себе удобство автомобиля, проходимость внедорожника, мобильность мотоцикла и надежность самолета. Машинки качественно собраны, стоят дешевле японских аналогов. Все это вскоре смогут прочувствовать не только жители столицы: WYP-Motor активно развивает дилерскую сеть, налаживает поставки продукции JMC в регионы.

В конструкции квадрациклов JMC применены уникальные запатентованные разработки в области устройства подвески и двигателя. Они обеспечат безопасное передвижение за рулем ATV и тех, что предназначены для взрослых, и тех, что для детей. 4-тактные модели готовы для регистрации в Гостехнадзоре, а на зарегистрированных, заметим, разрешается ездить по городу.

Под маркой JMC выпускаются также недорогие и качественные скутеры с объемом двигателя 50 и 100 см³. По возможностям комплектации и выбора цвета они намного превосходят конкурентов.



MARS/HIPO/BOB, ATV $1999–2399

Если вам предстоит впервые сесть за руль квадрацикла, не гонитесь «за кубами» – остановите выбор на небольших 2-тактных моделях: они не менее подвижны, чем 4-тактные собратья. На этом «квадрике» сможет осваивать азы вождения даже ребенок.

Общие данные: двигатель – 2-тактный; рабочий объем – 49,3/89,2/95,8 см³. **Технические характеристики:** длина х ширина – 1270x810 мм; база – 900 мм; сухая масса – 110 кг; объем бензобака – 5 л.

PANTHER/RINO/BUFFALO MONOCAR, ATV $3199–6699



4-тактные квадрациклы с объемом двигателя 125–150 см³ понравятся любителям острых ощущений. На них можно не только заехать в непролазные дебри лесов, но и спокойно проехать по дорогам города. В стандартной комплектации у этих четырехколесников мощные дисковые тормоза на всех колесах, «кенгурятник» и прицепное устройство. А модель Buffalo Monocar еще и комплектуется крышей – это уже для любителей комфорта, безопасности и новизны.

Общие данные: двигатель – 4-тактный; рабочий объем – 124,6/149,5 см³. **Технические характеристики:** длина х ширина – 1510x1033 мм; база – 1050 мм; сухая масса – 160 кг; объем бензобака – 11 л.



EASY SCOOTER 50/100 $1699/1799

Маленький, легкий, подвижный, этот скутер дает свободу передвижения по улицам города. За приемлемую цену покупатель приобретет надежный аппарат с передним дисковым тормозом и дополнительным багажником. Скутеры Jordan специально для России комплектуются универсальной резиной – она подходит и для штурма бездорожья.

Общие данные: двигатель – 2-тактный; воздушное охлаждение; рабочий объем – 50/100 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/70-12, задняя – 130/70-12; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 80 кг.



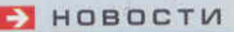
УЖЕ ЗИМА СТУЧИТСЯ В ДВЕРИ

ЭКИПИРОВКА ДЛЯ СНЕГОХОДЧИКОВ ОТ КОМПАНИИ «УСКОРИТЕЛЬ»

Компания «Ускоритель» открыла в Москве, рядом с метро «Измайловская», еще один магазин своей сети – «Ускоритель-Восток». К началу зимнего сезона уже поступила в продажу новая гамма одежды для снегоходов фирмы Arctiva и Colowave. Для увлекающихся спортивной ездой – костюмы усиленной защиты (например, Arctiva Intercept Jacket, от $140), а для отдыха – легкая теплая Arctiva Sensor Jacket (от $130). Представлена коллекция утепленных снегоходных шлемов с хорошей вентиляцией и стеклами с антизапотевающим и незамерзающим покрытием. Внутри шлемы прошиты специальным «дышащим» гипоаллергенным материалом – с ним влага удаляется в наружную часть ткани, не соприкасающуюся с лицом.

Как и во всей сети, в «Ускоритель-Востоке» можно купить расходные материалы: масляные и воздушные фильтры, тормозные колодки, сальники, вилки, свечи, рычаги сцепления и тормоза, заказать оригинальные детали на любой мотоцикл, а также неоригинальные для тюнинга. Их по заказу доставят за 3–7 дней. В магазине представлен широкий ассортимент масел, присадок; мотоэкипировки фирм Alpinestars, Icon, O'Neal, Joe Rocket и шлемов Arai, Shoei, Icon, Nolan, HJC.

Мотосезон подходит к концу, поэтому опытные продавцы расскажут о том, как подготовить байк к зимней консервации, помогут подобрать стабилизаторы топлива, посоветуют, чем обработать внутренние части двигателя и детали мотоцикла.



НОВОСТИ

КРАСОТА НЕОПИСУЕМАЯ!



Фото BMW

Сев на мотоцикл, женщины сталкиваются с острой для них проблемой – скудным выбором броской экипировки. BMW проблему смягчает – предлагает мотокостюм Belice. Он создан женщинами и для женщин. Темно-синие прямые брюки прекрасно сочетаются с желто-серой курткой. Это одежда для спортивных, уверенных в себе женщин. Наряд можно носить раздельно или как комбинезон (если соединить молнией куртку и брюки). На спину, в плечи, локти и колени вшита специальная защита. Одежда изготовлена из прочного непромокаемого полиамида. Воротник куртки отделан искусственной кожей. В комплект входит теплая подстежка из овечьей шерсти – она защитит от холода.

ИЗ МОТОКРОССА – В «ОТ-КУТЮР»

Семикратный чемпион мира по мотокроссу Джереми МакГраф нашел себе применение вне трассы. MCN сообщает, что он объявил о создании линии одежды под маркой Nsane. Коллекция ориентирована на молодежь и включает модные модели брюк, шорт, футболок с длинными и короткими рукавами и головные уборы.

Дмитрий БАЛАЕВ (Deamon),
Москва, фото автора

ХРИСТИАНСКИЙ НАБЕГ НА БЛИЖНИЙ ВОСТОК

БИТВА «ТАРАКАНОВ»

Почему – в Ливан? Во-первых, в эту страну еще не доезжало колесо российского мотоциклиста (по моим сведениям), а во-вторых, захотелось не «отполированного» туристического маршрута, а чего-то нового. Слово «Бейрут» будоражило воображение и звало в дорогу. Опять же там теплое море.

Состав – четыре человека: Геннадий Завальский (Балтика) на Honda CBR1000F, Константин Шморгилов (Кошмар) на Honda CBR1100RR Blackbird («Дрозд»), Олег Ситдиков (Гелос) на Honda CBR1100RR и автор этих строк на Honda ST1100 Pan European («Пан»). У каждого свои «тараканы», каждый считает, что его график и маршрут самый верный – в общем, полная анархия. Ясно было только одно – встречаемся в Бейруте. Так что мы правильно дали название поездке – «Middle East Anarchy Raid 2004»: оно наиболее точно отражало суть этого набега. Именно набега: просто поездкой сие безобразие назвать нельзя.

ПЕРВЫЙ ПОШЕЛ!

Стартовали порознь: сначала Балтика, через три дня Гелос, еще через два – я и Кошмар.

Врубив на полную музыку, двинули на Смоленск. Полный бак дешевого российского бензина, визит в контору «Белстраха» – и вот мы уже в братской республике. Отличные дороги, объездные вокруг крупных городов, практически нет «продавцов полосатых палочек» и... Правильно – заправочных станций.

Стоп, машина, «птичка» высохла! В «Пане» еще плещется полбака горючки, но как ее достать из емкости под седлом?

Проверим щедрость белорусских водителей. Пару минут размахивания руками у обочины быстро принесли плоды: водитель первой остановленной машины пожертвовал чистую пластиковую бутылку, а второй наполнил ее вожделенной жидкостью, причем, отказавшись от денег.



Все в сборе (слева-направо): Кошмар, Балтика, Гелос, Deamon.



Местные.



На перевалах в Турции попадаешь в зиму.

Ближе к центру Украины уже не рысачили: 120 – на трассе, 60 – в населенных пунктах: человек с радаром встречается примерно каждые 20 километров. Он хоть по российским меркам и недорог, но на беседу с ним уходит масса ценного в пути времени.

На киевской окружной обнаружил, что Кошмар исчез. Попытки до него дозвониться оказались бесполезными – телефон заблокирован. Лишь на границе с Молдавией получил сообщение: Кошмар ломанулся сквозь Киев. Естественно, заблудился, пропетлял часа три и, таким образом, оказался в сотне километров позади меня.

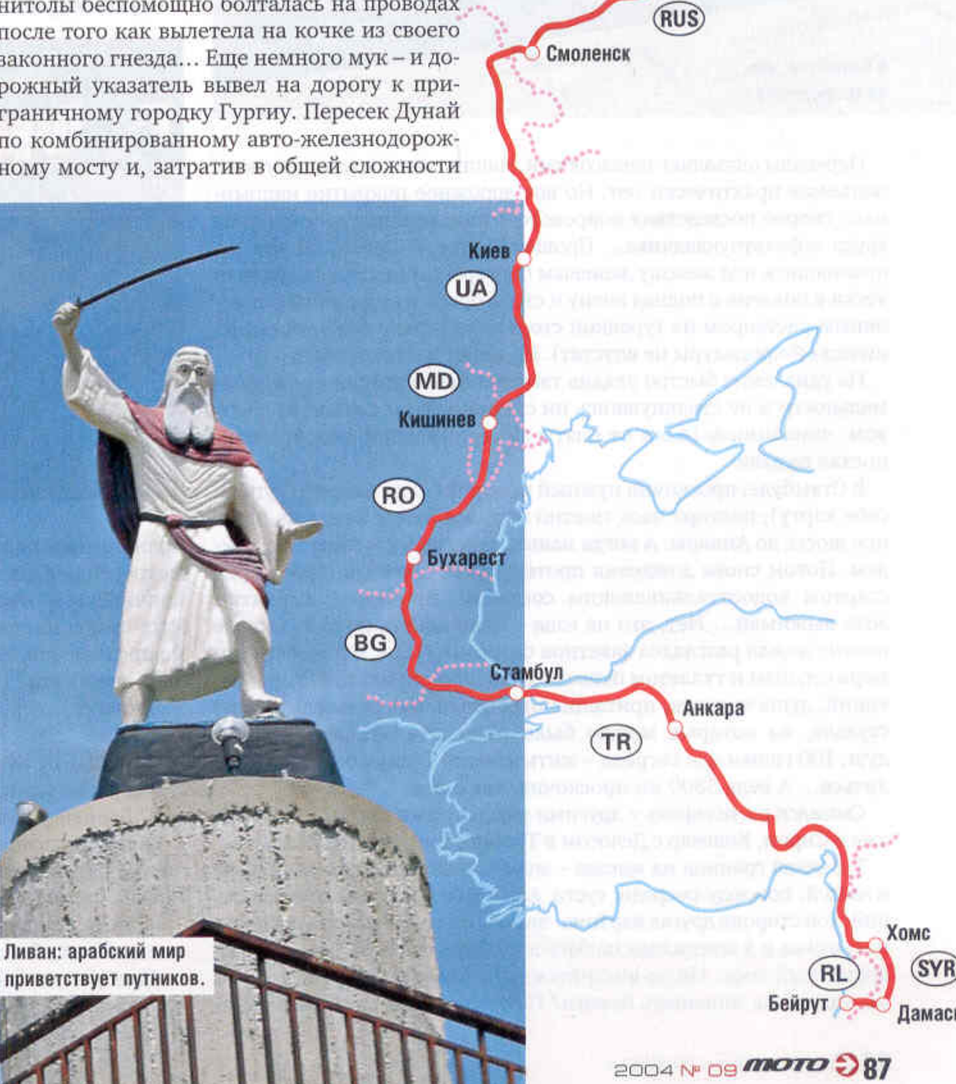
К десяти вечера дорога привела к шлагбауму румынской границы. У погранцов не то ужин, не то пересменок – очередь из машин вытянулась на пару километров. Я отловил кое-кого из молдавских пограничников, поболтал на тему «сколькожрет-сколькопрет» и получил заветный талончик на въезд на территорию поста, а еще через полчаса штамп в паспорте. Румыны тщательно изучили тиснутую в Москве визу на посещение их страны (так тщательно, будто видели ее впервые), пожелали счастливого пути и подняли шлагбаум.

НОН-СТОП ДРАЙВ

Поплутав по ночной Румынии, отправился в сторону Бухареста. Всю дорогу от границы меня терзал один вопрос: почему на территории стран бывшего развитого социализма совершенно не развит придорожный сервис – ни фаст-фуда, ни гостиниц? Только заправки. И на этом спасибо. Заплатил за полный бак «Пану», за сникерс «Кинг-сайз» мне. Полчаса дремы на территории заправки вернули силы, а баночка «Б52» и вовсе улетучила желание уснуть.

Миновать Бухарест можно двояко – по окружной или через центр. Какой же москвич пренебрежет окружной! Однако выбор оказался не верен – это я понял после очередной ямы размером с полколеса «Пана». Но не возвращаться же! Скорость упала до минимальной, выше второй передачи я уже не переключался, головная часть магнитолы беспомощно болталась на проводах после того как вылетела на кочке из своего законного гнезда… Еще немного мук – и дорожный указатель вывел на дорогу к приграничному городку Гургиу. Пересек Дунай по комбинированному авто-железнодорожному мосту и, затратив в общей сложности не более часа на прохождение границы, оказался в Болгарии.

Опять потянуло в сон. Искать утром отель? Ни за что! Устроился поудобнее на широком седле мотоцикла и под лучами ласкового болгарского солнца вырубился минут на сорок. Когда открыл глаза, снова был бодр и готов к штурму Балканских перевалов.



Ливан: арабский мир приветствует путников.

женного брокера бомжеватой наружности. Менее чем за час он превратил мои 90 баксов в сирийский «триптих» стоимостью $42 и местное ОСАГО за $31. Разница пошла на какие-то марки, сборы и, естественно, вознаграждение. Но ни капли не жалко: одно только имя моего отца – Евгений – пограничник сумел записать в журнал с пятой попытки.

АРАБСКИЙ МАРАФОН

Я в Сирии. Ура, опять дешевое топливо! Полный бак, пожалуйста! Выехал с заправки, припарковался на обочине, чтобы осмотреть мотоцикл. И тут же, визжа тормозами, возле меня останавливается джип с арабом за рулем, в красном бедуинском платке. «Can I help you?», «Спасибо, все о'кей». Вот это страна, вот это люди!

Выскочил на магистраль: ограничения скорости нет, покрытие – супер, бензин недорог и отличного качества. Что еще нужно русскому мотоциклисту? Правильно, открутить до упора ручку газа!

Хомс, далее на Тартус, через 50–60 километров надо свернуть на Триполи. Попетляв, уперся в погранпереход. «SMSился» с Балтикой – он в уже Триполи, в четырехзвездочной гостинице принимал ванну. Удивился, что я рядом. Всего пять минут силился сирийский чиновник, чтобы занести в компьютер имя отца «Евгений», погасил «триптих» – и я в Ливане. «А всего позавчера был в Москве», – тихо радовался сам за себя.

Виза в Ливан недорогая – меньше 30 долларов, «гринкарта» и «триптих» здесь не обязательны, процедура въезда простая и недолгая. Я двинулся на свет большого города.

Дорога к Триполи, вероятно, стратегического значения, я убежден, что она служит неким заградительным барьером на пути неприятельских войск, поскольку вся испещрена заполненными водой ямами в асфальте глубиной до четверти метра. Через несколько километров полоса препятствий закончилась. В отеле я обнаружил русскоговорящий персонал. Что сразу насторожило: ничего кроме высоких цен это не предвещало. Но разве я не заслужил комфорт после почти трех дней пути? Пусть и дорогой? И я бросился в лоно 4-звездочного сервиса.


Мороженое – оно и в Ливане мороженое!

ВОССОЕДИНЕНИЕ

Полпервого ночи. Где тут у вас русский мотоциклист? Дрыхнет? Будить! Брат с севера пожаловал!

Балтика с заспанными глазами, похоже, не осознавал своего величия. Вот он – первый российский мотоциклист, въехавший в Ливан. А я второй, что тоже славно. Где моя фляжка с коньяком?..

Вблизи гостиницы обнаружили очаг мировой глобализации – «Пиццу-Хат». Затем побеспокоились о жилье, из которого было бы удобно совершать набеги на исторические и культурные места Ливана. Выбрали город Джуния. Это предместье


В Стамбуле, как на космодроме.

Перевалы оказались невысокими, машин мало, крутых спусков-подъемов практически нет. Но вот дорожное покрытие напоминало скорее последствия коврового бомбометания, чем апофеоз труда асфальтоукладчика… Прошел Бургас, Звездец… И вот, заправившись под завязку дешевым болгарским бензином, практически в полдень я поднял волну и столб брызг в яме с дезинфекционным раствором на турецкой стороне (в страну без этой гигиенической процедуры не впустят). Но зачем я снял шлем?!

На удивление быстро уладив таможенные и пограничные формальности и не столкнувшись ни с обманом, ни с вымогательством чиновников (даже от платы за дезинфекцию освободили), поехал дальше.

В Стамбуле, проскочив нужный поворот (надо наконец купить себе карту), полтора часа тщетно пытался найти выезд на платное шоссе до Анкары. А когда нашел, началась круговерть с дождем. Потом снова дождевик протек, боты, обработанные перед стартом водоотталкивающим составом, промокли, перчатки хоть выжимай… Нет, это не езда – надо искать ночлег. Сквозь пелену дождя разглядел заветное слово «HOTEL». Стоимость номера с душем и туалетом оказалась по-турецки низкой. Управляющий, душа-человек, притащил огромный обогреватель и пару стульев, на которых можно было развесить одежду. Горячий душ, 100 грамм для согрева – жить можно! Только бы не простудиться… А ведь 3300 км проскочил, как один!

Связался по телефону с другими участниками пробега. Балтика уже в Сирии, Кошмар с Делосом в Турции, все живы-здоровы.

Турецкая граница на выезде – муравейник: сотни автомобилей и людей, повсюду очереди, суета, как в московском метро. На сирийской стороне другая картина: чиновники с большими звездами на погонах и в шлепанцах на босу ногу потягивали кальян, варили ароматный кофе. Ни по-английски, ни тем более по-русски никто ни слова. Как заполнить бумаги? Помощь пришла в облике тамо-


Развалины Библоса – одного из древнейших городов мира.

Бейрута привлекательно тем, что расположено в центре страны. Здесь и осядем. Ознакомившись с прайс-листами нескольких отелей, обнаружили, что заплаченные вчера 140 долларов за двухместный номер, скорее правило. Но кто ищет, тот всегда найдет: таксисты привезли к гостинице «Эдвард Файв». Здесь то, что надо – по $35 за «дабл» с балконом, холодильником и кондиционером. Теперь пора вплотную приступить к культурной программе. А ради чего (кроме, разумеется, рвануть подальше) все затеяли!

В десятке километров Библос – один из древнейших городов мира: следы первых поселений человека датируются VII в. до н. э., тогда город назывался Гебал. Он знаменит финикийской гаванью и крепостью на берегу моря.

С третьего раза въехали в цитадель. В крепости, в едином порыве с туристическим людом, живо осматривали казематы и сторожевые башни, фотографировались на фоне пустующих бойниц…

Пока блуждали, созвонились с Гелосом и Кошмаром. У обоих проблемы с мотиками. У «Дрозда» из-за неправильно закрепленных седельных сумок отвалился «хвост». Другой мотоцикл разложился на бок перед Анкарой, и кое-что поломалось. Но группа хоть и медленно, но верно продвигалась в нашу сторону. Омрачил их существование лишь безобразно высокий штраф – в двести с лишним долларов – за нарушение турецкого скоростного режима.

ИСЦЕЛЯЮЩИЙ ШАРБЕЛЬ И РАЗЯЩИЙ ГЕОРГИЙ

Завтракали в компании местных спортбайкеров какими-то лепешками. Они долго смеялись над нашей картой: оказывается, на ливанской стофунтовой купюре страна представлена более подробно…А вот и цель утреннего вояжа – монастырь в Аннае, его построили в начале позапрошлого века. Именно сюда в середине 19-го века пришел и прожил здесь сорок лет святой Шарбель.

При жизни он снискал репутацию чрезвычайно благочестивого человека и прославился чудесами, в том числе многочисленными случаями исцеления от болезней. Через несколько месяцев после смерти его тело открыли и оказалось, что оно не подверглось тлену, даже кровь продолжала сочиться. То же чудо из чудес засвидетельствовали и в середине 20 века. Зафиксированы факты исцеления больных, приходивших к могиле.

Мы не удержались и купили портрет святого, выполненный на доске из ливанского кедра. Это дерево – еще один символов страны. Ливанский кедр (не путать с сосной сибирской) растет только в Ливане и больше нигде в мире. Его древесину не точат жучки, поэтому в прошлом она высоко ценилась кораблестроителями. И не только ими: из кедра же делали погребальные суда для египетских фараонов. Регламентировать лесоповал пытались все, кто господствовал в стране – и персы, и римляне, и английская королева Виктория. Но окончательно остановили уничтожение ценнейших деревьев только в прошлом столетии, когда кедра почти не осталось.

А Гелос и Кошмар все еще не появились… Ну ладно, времени не тратя даром, поехали к еще одной достопримечательности – огромной белой статуе св. Девы Марии, что возвышается на горе Хариса. Ее изваяли столетие назад во Франции. Внутри постамента – часовня. Ливанцы и называют ее на французский манер – Нотр-Дам дю Либан – Ливанская Божья матерь. Вместе с многочисленными туристами-паломниками мы взобрались по спиральной лестнице к подножью статуи.

Пока нарезали резьбу по лестнице, звонок: наши парни уже в Джунии. И уже вскоре мы праздновали воссоединение. Еще полчаса, и четыре мотоцикла с московскими номерами стартовали в сторону Бейрута, где продолжили поиски достопримечательностей.

Главная цель – грот святого Георгия, покровителя Москвы и, мы так считали, нашей поездки.

Именно про это место начертал свои строки летописец: «В Финикии, около города Берита, на берегах большого озера, обитал страшно ядовитый, огромных размеров змей. Не зная, как избавиться от страшной беды, жители, по совету жрецов, решили отдавать чудовищу каждый день по одному человеку. Очередь дошла до единственной дочери царя. С трепетом ожидая своей смерти, стояла она на берегу. Как вдруг около нее появился святой Георгий на коне с копьем в руке. Несчастная девица воскликнула: «О, прекрасный юноша, беги скорее, чтобы не погибнуть вместе со мною». В это самое время из воды показалось чудовище. Св. Георгий, осенив себя крестным знаменьем, бросился на змея и, вонзив ему в раскрытую пасть копье, пригвоздил к земле, а конь ногами топтал его...»

Центр поразил европеизированностью. Ничего не напоминало о том, что 19 лет назад после обстрела с американского крейсера «Нью Джерси» все это лежало в руинах... Кальян, значащийся в меню кафе, напомнил, что мы все-таки на Востоке. Вдыхая сладковатый дым, группа московских мотоциклистов, приступила к неспешному обсуждению завтрашнего маршрута.

НА КРАЙ ЛИВАНА

Цель нашего рейда – город Тир, самая южная точка Ливана. Выбрались из Бейрута через известные по сводкам новостей 20-летней давности лагеря палестинских беженцев Сабра и Шатила. Лавируя между ямами в асфальте и снующими по дороге арабами, выскочили на отличный четырехполосный автобан. Полчаса – и мы остановлены полицейскими на посту перед морской крепостью Сайдой: на мотоциклах проезд через нее запрещен, и вот почему. Когда-то в этих местах израильтянин расстрелял из автомата несколько человек и скрылся на мотоцикле, после чего городские власти приняли по-восточному прямолинейное решение: мотоциклистов со стороны Бейрута в город не пускать (что странно: Израиль-то с другой стороны). Предложение полицейских прокатиться (за 20 долларов) на эвакуаторе было решительно отвергнуто как грабительское! И вообще унизительное для российского мотоциклиста!



В Ливане, мусульманской стране, Божья матерь на горе Хариса.

Решили объехать город с востока. Крюк знатный – где-то 120 километров извилистых горных дорог. Зато побывали в местах недавних боев: Израиль полностью вывел отсюда свои войска лишь три года назад. Сбившись с пути, уперлись в военный блокпост. Здесь единственный раз за все время поездки проверили наши документы.

А вот и крайняя точка путешествия – город Тир с его рыбацкой гаванью. Моряки ремонтируют суда, технология сооружения которых не изменилась за сотни лет, чинят сети, продают утренний улов... Вокруг ресторанчики. Естественно, мы не могли пройти мимо. Что ж, программа выполнена более чем? Решили, что завтра выступаем домой.

К БААЛУ И БАХУСУ

Поутру мы уже двигались к Сирийской границе. Заехали в древний Баальбек – это место известно как одно из семи чудес света. Построенный здесь храмовый комплекс бога Баала считался, пожалуй, самым грандиозным сооружением Римской империи еще за тысячу лет до нашей эры. Высеченные из цельных глыб камни, лежащие в основании храма Юпитера, весят каждый около тысячи тонн. А один из них, так и не доставленный на стройплощадку, – почти две тысячи тонн. Как древние строители передвигали такие массы, до сих пор остается загадкой. Тут явно не обошлось без сверхъестественных сил.

Римские постройки поражают масштабами никак не менее: диаметр колонн – более двух метров. Представляю, какое впечатление производили эти постройки на современников! Лучше всего, как и следовало ожидать, сохранился храм Бахуса – вечного спутника российского мототуриста.

...Уже через час мы испытывали на себе все прелести общения с сирийской таможенно-пограничной бюрократией: сходи туда, подпиши там, заплати тут. А еще и тут, и тут... Наконец, все формальности и платежи совершены – и счастливые обладатели проездных документов по Сирийской Арабской Республике мчатся в сторону Дамаска. Знаете, чем хорош Ближний Восток? Здесь все рядом. Вот и сирийская столица на горизонте.

Умудренные опытом, мы не пытались самостоятельно отыскать гостиницу – разыскали англоговорящего таксиста, объяснили, чего хотим. Полчаса в пробках древнейшей в мире столицы, пара долларов за консультационные услуги таксисту – и за весьма гуманную цену мы уже валяемся на кроватях в самом центре Дамаска...

ВЗРЫВООПАСНЫЙ ДАМАСК

Утром разбудил звонок из Москвы с новостями о взрывах в Дамасском дипломатическом квартале. Решив, что домашние все перепутали, отправились на экскурсию.

Вот и российский культурный центр с портретом Путина на входе. Я нырнул в подвал интернет-кафе в надежде нарыть информацию о сегодняшних взрывах, узнать новости из Москвы. Ребята терзали наших представителей культуры. По их совету осмотрели исторический музей, хотели посетить еще и музей вооруженных сил, но он оказался закрыт. На виду лишь экспозиция на улице – старые МиГи, бэтээры и даже космический спускаемый аппарат, на котором сирийский космонавт приземлялся с орбиты.

На старом базаре Хамидия мечеть Омейядов, перестроенная в VIII веке из христианской базилики. До сего дня она включает в себя часовню св. Иоанна Крестителя – по местному преданию, здесь покоится глава Иоанна Предтечи. Поплутав по узким улицам старого города, нашли дом святого Анании, апостола и первого епископа Дамаска.

В ЦИТАДЕЛИ КРЕСТОНОСЦЕВ

Отправились на север в город Маалюлю – одну из главных христианских святынь в Сирии. Население городка до сих пор говорит на арамейском языке – языке Иисуса Христа. Здесь находится пещера, в которой жила и погребена святая равноапостольная Фёкла – ученица святого апостола Павла. Рядом женский православный монастырь, его послушницы заботятся о поддержании монастыря, воспитывают девочек-сирот.

Купили в сувенирной лавке два специальных барабана для разгона туч и двинулись в сторону Хомса к знаменитому замку крестоносцев. Он овеян славой неприступного. Замок окружали два ряда стен с башнями, внутренняя была намного выше внешней, их разделяли ров и крутой склон. Комплекс огромен – занимает более 3000 квадратных метров, он вмещал гарнизон численностью около 20 000 человек, причем вместе с лошадьми, оружием и запасами пищи, которых, случись осада, хватало на пять лет. За внутренней стеной сводчатые залы, часовни, мастерские, склад, а также лабиринт переходов. Нападали на замок часто, однако рыцари удерживали его на протяжении более 130 лет… Это был последний рубеж крестоносцев на Ближнем Востоке. Только в XIII веке замок заняли арабы, после чего он постепенно утратил свое значение.

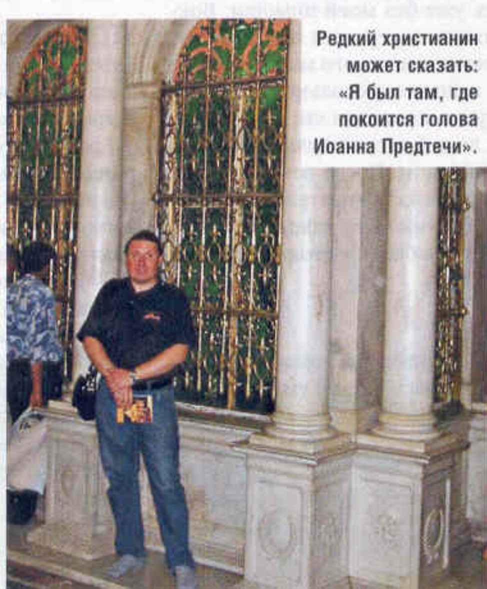
Заехали в Хам – не могли проехать мимо. Этот город известен всему миру нориями – древнейшими ирригационными сооружениями. Водоподъемное колесо нории приводится в движение течением. Лопасти колеса выполнены в форме лотков, ими-то и черпается вода, а в верхней точке выливается в отводной желоб, по нему драгоценная в этих местах влага бежит к полям, к домам, баням, фонтанам… Когда узнаешь, что нории изобрели не менее 5 тысяч лет назад, склоняешь голову перед гением безымянных инженеров древности.

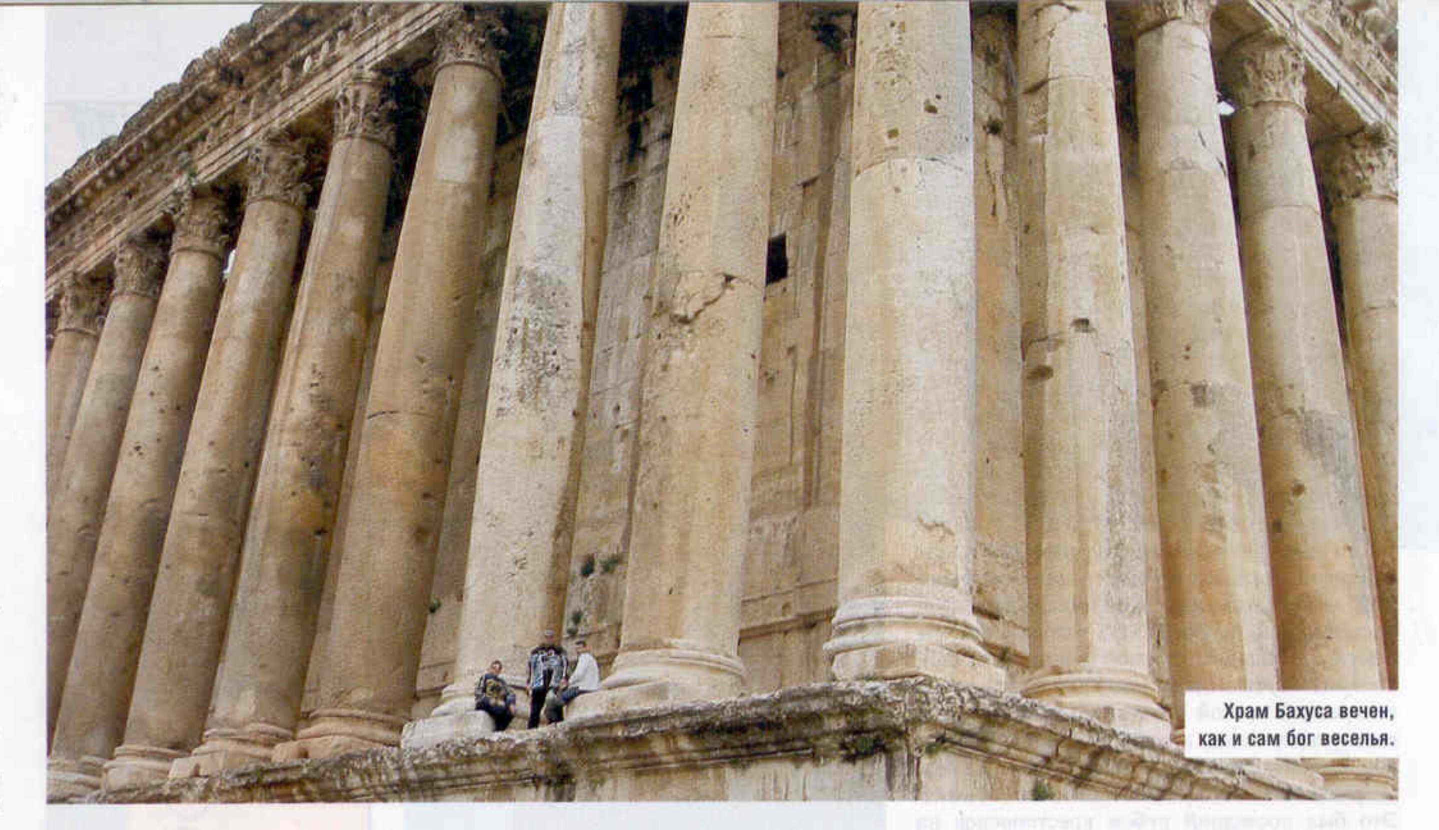

Дамаск, мечеть Омейядов.


Замок крестоносцев грозен и сегодня.

РЕМОНТ ПО-СИРИЙСКИ

Следующая цель – Алеппо, крупный торговый центр, второй по значению город страны. Жилье оказалось практически бесплатным: 10 долларов за двухместный номер с конди-


Редкий христианин может сказать: «Я был там, где покоится голова Иоанна Предтечи».



Храм Бахуса вечен, как и сам бог веселья.

ционером. Приезд отметили в обществе представителя местного купечества Абдулы и его многочисленных родственников.

Но нас уже волновали не столько достопримечательности, сколько возможность привести в порядок технику перед обратной дорогой.

Предстояла не очень сложная, но объемная работа. На моем мотоцикле от вибрации лопнуло стальное крепление верхнего кофра, надо разобраться с отказавшим датчиком бокового упора. Кроме того, от тряски перегорели лампочки в противотуманках, а магнитола по той же причине начала жить своей собственной жизнью. У Гелоса «кончился» крепеж зеркала, его мотику нужна аргоновая сварка, замена цепи и звезды. И Кошмару тоже нужны новые цепь и звезды. Один Балтика «свободен» – умудрился доехать даже без мелких поломок.

А вот и первая «засада»: пятница – выходной день для всех правоверных последователей пророка Мухаммеда. Но, к счастью для нас, в авторемонтных предприятиях Алеппо трудится, как и в Москве, представительная армянская прослойка.

Наш вчерашний знакомый Абдула с чувством рассказывал заинтересовавшимся местным жителям кто мы и откуда, после чего каждый счел своим долгом помочь русским туристам: не успевал я положить один гаечный ключ, как мне тут же подавали следующий нужного размера. Болты, предварительно смазанные фиксатором резьбы, закручивались уже без моей помощи. Вокруг Олега и Костика также образовались «группы поддержки», и вскоре новенькие цепи, не без помощи местного молотобойца, стояли на своих местах. А когда я после нескольких попыток смог-таки разобраться в ребусе пучка проводов сигнализации, на лицах совершенно незнакомых людей засияли улыбки облегчения, сочувствия и разделенной радости. Когда же я победил непослушную магнитолу и радио заиграло зажигательную местную мелодию, пятеро «моих» помощников пустились в пляс. И никто не взял с нас ни динара! Я полюбил эту страну, я полюбил этот город и его жителей!

ОПЯТЬ ТУРЦИЯ

Заправив полные баки дешевым бензином, стартовали домой. Снова въехали в Турцию. Все хорошо здесь, кроме умопомрачительных штрафов за превышение скорости и неподъемных цен на топливо. Значит, поедем не спеша, тем более, что и торопиться особенно не нужно.

Предстоял штурм турецких перевалов: их три, по 2000 метров каждый. Оделись потеплее и направились в сторону Каппадокии. После – к столице государства Анкаре. Это самые, на мой взгляд, трудные триста километров пути. Нет, дорога прекрасная, с развитым сервисом и вежливыми водителями. Но плотность полицейских с радарами на каждый км пути здесь хоть и ниже, чем между Киевом и Черниговом, но все же несусветно велика.

Как же тяжело блюсти скоростной режим (трасса – девяносто, город – пятьдесят)! Через пару часов такой езды я уже с трудом боролся со сном. И когда замелькали зеленые знаки автострады, нашей радости не было предела! Сон вмиг улетучился, и на ближайшей заправке мы решительно отвергли коварную мыслишку заночевать в Анкаре. Впереди 400 км отличного асфальта, ни одного радара и как раз три часа до темноты. Только вперед – никаких перекуров!

Вот и Стамбул. Промахнувшись в темноте мимо нужного поворота и совершив небольшой, километров в тридцать крюк, въехали в известный каждому российскому шоп-туристу район Лалели. Непродолжительный торг у ресепшена – и мы обладатели двух вполне сносных номеров с включенным в смешные десять долларов завтраком. Пиво, кебаб, спать.

УТОМИТЕЛЬНЫЙ ШОПИНГ

Здесь группа разделилась: Кошмар, Балтика и Гелос выдвинулись в сторону болгарской границы, а я помчался в аэропорт, встречать жену Маринку.

Бросились с головой в пучину стамбульского шопинга. У Маринки огроменный список вещей, необходимых ей позарез. Очень скоро мне надоели бесконечные лавки, лавочки и лавчонки и неизбежно все тяжелеющая сумка. Созвонился с парнями: с удивлением узнал, что они все еще в Болгарии. Причина – в Великом Тырново внезапно «умер» «Дрозд» Кошмара. Мне не стало лучше от того, что им тоже несладко.

И опять магазины… Нет, еще один такой день я не переживу! Не корите за то, что я поступил так, как поступил. Поскольку у драгоценной супруги обратный билет на послезавтра, а стоянка такси, в которое легко загрузить баулы, прямо под окнами гостиницы, я ее оставил веселиться одну, рванул догонять ребят.

БОЛГАРИЮ И РУМЫНИЮ – ОДНИМ МАХОМ

В четыре утра я пересек пустой город, выскочил на автобан и через неполные три часа уже заправлялся более чем вполовину дешевым, по сравнению с Турцией, болгарским бензином. Миновав Шипкинский перевал, въехал в пограничный город Русе. До Румынии три километра, на небе ни облачка – только вперед!.. Не тут-то было. Первый сюрприз свалился на мою голову в облике выскочившего из-под куста «продавца полосатых палочек». Он остановил мой «бреющий полет» на скорости 187 километров в час. Не так уж много, но дело было в населенном пункте. «Виноват, каюсь…» Последовал обмен жалобами об обоюдном тяжелом финансовом положении. Пришли к консенсусу в виде купюры достоинством 20 левов. Легко отделался: в Турции за такое злостное нарушение, наверное, положен расстрел на месте.

Второй сюрприз ждал на границе (мотайте на ус наши последователи). Болгарский таможенник успокоился лишь тогда, когда разложил на столе весь до ниточки мой багаж, перетряхнул даже нижнее белье.

Румын-пограничник лишь поинтересовался, не купил ли я в Ливане автомат Калашникова. Хмыкнул, шлепнул в паспорт штамп и пожелал счастливого пути. Добраться до Молдавской границы оставалось делом техники. На границе меня встретила та же смена, что и две недели назад, так что все формальности, как для старого знакомого, утрясли быстро.

На дороге встретил… Кого вы думаете? Конечно же, президента «Brothers MC» Семена Топорковского, прославившегося своим гостеприимством кишиневского Сэма. Разве просто так уедешь из Кишинева?! Никогда! Планы встретить жену в Москве рухнули после второй бутылки молдавского вина в обществе старых и новых друзей.

На следующий день лишь к обеду выйдя из алкогольного коматоза, я решил подзарядить начавший «умирать» еще в Турции аккумулятор. Механик в мотомастерской пребывал, похоже, в еще более жалком состоянии, чем я. Батарея с не открученными на время подзарядки пробками раздулась, как пузырь, и скончалась прямо у меня на глазах. Но с толкача мотор заводился с пол-оборота, а это вселяло уверенность в то, что завтра я доберусь до дома.

ДОМОЙ!

В полдень уже выезжал из Киева, легко проскочил Одесскую трассу. И тут одна за другой пошли встречи с дайцами*. Заключительные сто кэмэ по Украине проехал строго по знакам, не оставляя и шанса людям с радаром улучшить свое материальное положение за счет моего. Обедал в Белоруссии, ужинал уже в России.

Я расслаблялся дома в собственной теплой ванне и подытоживал. Путешествие закончилось на 20-й день, пройдено 6000 миль по девяти странам Европы и Азии. Израсходовал около 700 литров бензина, съел несчетное количество кебабов, выпил… Про выпитое умолчу… Бюджет поездки не вышел из пределов 1,5 тысяч долларов. Отснял более двухсот фотографий и написал эти строки. Спасибо за то, что прочитали.



Храм св. Михаила в Бейруте.

ПУТЕШЕСТВЕННИКУ НА ЗАМЕТКУ

Ливан не требует для россиян визу для двухдневного посещения страны, да и на более длительный срок все документы оформляются на границе. Сирия по официальному уложению предоставляет визу также на границе, но на практике иначе: турки не выпустят тебя из страны без оной. К счастью, для неорганизованных путешественников существует Иорданский клуб, с его помощью в течение пары дней мы получили необходимые штампы в паспорте. В прошлом году в Турции ввели мультивизу, она стоит 20 долларов.

Требуют визы также два наших бывших партнера по строительству светлого будущего – Болгария и Румыния.

Благодарим **Семена ТОПОРОВСКОГО** («Brothers MC». Кишинев, Молдова) за ставший уже традиционным прием в пути, а также москвичей **Владимира ЗЯБЛОВА** («Moto.ru») и **Владимира ЧЕКУШЕВА** («Motohelp») за помощь в подготовке рейда. Подробнее о «набеге на Ближний Восток» можно прочитать на www.goldwing.ru.

*От ДАІ – Державна автомобільна інспекція (Государственная… Дальше – понятно).



СПАЙДЕРМЕН-3

Пройти мимо было просто невозможно. На одной из мототусовок какой-то парень, перекрикивая и толпу, и мотоциклы, помогая себе мимикой, отчаянно жестикулируя и безумно сверкая глазами, что-то травил приятелям (а может, и незнакомым). Те, раскрыв рты, слушали, периодически разражаясь взрывами хохота! А рассказчик без устали продолжал их истязать и нес байку за байкой...

Друзья зовут его Дэн-Кукушечка, мотоциклист, экстремал и балагур. Словом, «наш человек» и душа любой компании. В будни работает в офисе, мастерски притворяясь исполнительным и педантичным служащим. А в свободное время жизнь его круто меняется (прям как у гражданина Корейко): Дэн становится шумным и неудержимым. Летит, сломя голову, на байке, несется со свистом на сноуборде, а еще прыгает... с высотных кранов! Как прыгает? Да просто: залезает на стрелу и сигает вниз головой.

Развлечение называется Rope-jamping* – это специально для тех, кому охота полетать, а самолета под рукой, как назло, нет. Эти обходятся мостами или высотным краном и веревкой. Не бельевой – снаряжение только профессиональное, альпинистское.

Процедура прыжка незатейлива. Человек взбирается на верхотуру, делает несколько шагов по стреле, пристегивается к канату, второй конец которого закреплен за самый край стрелы. Шаг – и полетел... Ну, не перпендикулярно вниз, а под углом, чтобы потом поболтаться как маятник от часов. Самый головокру-

* От rope – веревка, jamp – прыжок.



жительный мах – первый. Потом амплитуда качаний уменьшается, и в конце концов прыгун остается висеть неподвижно. Тогда его снимают.

Но лучше Дэна не расскажешь – пусть он сам.

– Один идиот придумал – другие повторяют… Однажды нам в руки попалась видеокассета «Покорители скал». Смотрим: там один американец по имени Дэн Осман летал на веревках между скал! Натянул канат между двух, а с третьей скалы прыгнул. Летал на веревке длиной метров этак 350! Мы загорелись: достали альпинистское снаряжение, присмотрели 15-метровый мост в Подмосковье. Установили оборудование, приготовились… И тут объявилась милиция. Оказалось, бдительные местные жители успели настучать в органы: мол, террористы мост минируют. Отдаю должное стражам порядка: разобрались быстро. Покрутили пальцем у виска и уехали. Мы в тот раз впервые прыгали. И летали! Летали…

Однажды случайный прохожий долго наблюдал за нашими полетами, курил, чесал затылок, а потом подошел и, дыхнув густым перегаром, изрек: «Люди бывают трех видов: живые, мертвые и вы». Потом подумал и спросил: «Ребята, а вы где работаете? Я вот, например, на кладбище. Если что…» И ушел.

А потом был кран! Высота – 35 метров! Длина веревки – 20 метров. «Блюстители» и тут не давали покоя: ругались, кричали, грозили доложить высокому начальству… Но то ли не дозвонились, то ли начальники решили, что их разыгрывают, но «пресечь» у них не получилось.

Прыгать, конечно, страшно. Представьте: на высоте 12-го этажа ветер треплет волосы, одежду, стрела крана скрипит, вздыхает и покачивается… И надо сделать шаг. В пустоту. Знаешь, что не разобьешься, но поджилки предательски трясутся. И пусть это будет – иначе зачем вообще прыгать? В том и кайф – преодолеть себя, свой страх и сделать маленький, но такой большой шаг…

– Дэн, а что же дальше?

– Дальше будет то же. Пусть не со скалы или крана, но что-нибудь придумаем.

Майя ГЛУМОВА

ДМИТРИЙ ПЕВЦОВ: «МНЕ НЕ СТРАШНО»



Народный артист России, лауреат Государственной премии России, актер театра «Ленком» и известнейший киноактер (роли в фильмах «По прозвищу «Зверь», «Мать», «Королева Марго», «Бандитский Петербург» и др.) – все это о Дмитрие Певцове. Интервью с ним – о себе и своем увлечении мотоциклом.

– Дмитрий, на чем ездишь?

– У меня Yamaha XJ600N, неоклассик. Катаюсь на нем не так давно. Четыре года назад купил скутер, потом попробовал проехаться на мотоцикле – понравилось. И через год купил и его. Ведь живу и работаю в центре Москвы, и в машине бороться с пробками просто невозможно, а на двух колесах можно и между рядами. Иначе говоря, я, скорее, не фанат, а прагматик. Хотя могу сесть за руль, чтобы прокатиться в удовольствие.

– Ты склонен лихачить?

– Вовсе нет. Я – любитель, а лихачить нужно еще уметь. Сравниваю с автоспортом (четвертый сезон участвую в кольцевых гонках): до того, как занялся им и был просто неким водителем, считал, что очень крут, машину вожу отлично. Однако, прокатившись первый раз на спортивном автомобиле и поучаствовав в соревнованиях, понял, что водитель я никакой. Поэтому отдаю себе отчет в том, что я мотоциклист на уровне ученика.

– Какую максимальную скорость сумел развить на мотоцикле?

– 185 км/ч.

– Представь ситуацию: едешь по Москве и вдруг кто-то, тоже на мотоцикле, тебя обгоняет. Какая последует реакция?

– Поскольку что-то соображаю, пойму, что у обогнавшего меня мотоцикла или больший литраж, или динамика получше, или что-то еще. Вовлечь меня в уличные гонки практически невозможно. Изредка, если образуется свободная полоса, могу разогнаться, но до разумных пределов и на какие-то секунды – до тех пор, пока буду убежден, что в безопасности.

– Но, хочешь – не хочешь, случаются же экстремальные ситуации, когда от тебя мало что зависит…

– Самое неприятное, что со мною случилось, – когда пришлось так ударить по тормозам, что заблокировалось переднее колесо. Перестраивался: левый ряд был занят – выкрутил газ и ушел в правый. И тут заметил стоящую впереди меня машину с включенными аварийками. Затормозить времени не оставалось – ушел в следующий правый ряд. А по нему еле плетется автомобиль, и я понял, что въезжаю в него. Дал по тормозам – колесо заблокировало… Спасло то, что я отучился на специальных курсах, и такое упражнение повторял не раз.

– Ты тюнингуешь что-нибудь в своем мотоцикле?

– Нет, добавил только функциональные прибамбасы. Я сторонник классического дизайна, меня не прикалывают чопперы и не нравятся спортбайки. Предпочитаю среднегородской мотоцикл. Понимаю, что у него довольно мягкая подвеска и при торможении он клюнет носом, в нем недостаточно жесткая рама, что он по всем статьям не приспособлен для выписывания всяких пируэтов. Но он – по мне. Единственное, что хотелось бы – чтобы двигатель был чуть большего объема. Одно время я присматривался к более продвинутому Yamaha TDM900 – он со впрыском и алюминиевой рамой. Но пока устраивает тот, что есть…



– Скажи, пожалуйста, кто еще из коллег по театру и кино увлекается ездой на мотоцикле?

– Дима Марьянов – он раньше работал в «Ленкоме». Мотоцикл есть у Сережи Пиотровского. Знаю, что ездит Коля Расторгуев, солист группы «Любэ»... Начальство – Марк Анатольевич Захаров – относится к моему увлечению плохо: говорит, опасно.

– Жена тоже так считает? Или (вот как здорово звучит) актриса Ольга Дроздова с удовольствием гоняет на мотоцикле наперегонки с мужем?

– Ольга ездит со мной как пассажир. Ей нравится! Собственно, еще когда была девчонкой, часто каталась на мотоцикле, потому спокойно относится к тому, что езжу я.

Вообще-то, женщина за рулем мотоцикла – это очень сексуально! Я видел девчонок, которые гоняют на спортбайках: удивительное и волнующее зрелище! Женщина на мотоцикле смотрится гораздо интереснее, чем за рулем автомобиля.

– Бываешь на байк-шоу?

– Нет, большое скопление людей в одном месте – меня это не привлекает. На подобных тусовках хорошо только то, что на них собирается много красивых мотоциклов. Вот на них люблю поглазеть, это – удовольствие!

– Следишь за мотосоревнованиями?

– За MotoGP. Потрясает Валентино Росси: то, что он сейчас делает на Yamaha, – бесподобно. Мотоцикл явно «не едет», а гонщик – в лидерах.

– Если приезжаешь на мотоцикле в театр, значит, ездишь помногу и подолгу?

– Увы, нет. Самые продолжительные поездки – на автомобильные тренировки. Или к друзьям на дачу. На длительные и дальние путешествия нет времени. Да и не тот уже возраст. Не испытываю любопытства к дальним странам и континентам – в связи с работой и без того полмира объездил. Но с глубоким уважением отношусь к мотоциклетным «дальнобойщикам».

– Слышала, твой мотоцикл угоняли?

– Нет, украли скутер. Удивительно: я подал заявление об угоне для проформы, а в душе с ним сразу попрощался. Обратился в милицию только потому, что опасался, как бы на нем не совершили преступление. А его взяли да нашли. Заодно нашли и воров. Спасибо парню, который выследил перекупщиков краденого.

– Не рискуешь ли ты, приезжая в театр на мотоцикле, в другом: на нем ты доступнее для поклонниц. Ведь наверняка одолевают...

– Да нет, не одолевают. А если и начнут, то это не страшно.

Светлана БОГАЧЕВА, специально для «Мото»,
фото **Павла КОСОЛАПОВА**



ПО ВИННЫМ ЛАБИРИНТАМ МОЛДОВЫ

Грандиозная тусовка в Кишиневе – «Шоу моторов»! «Бразерсы»* подготовили мегапрограмму, расписанную по часам, как день президента.



Витрины улицы Каберне.

Гаишники в город не пускают – останавливают у пикета и корректно просят ждать: таково распоряжение Главного Байкера Молдовы Сэма (Кишинев). Звонят ему на мобилу, Сэм высылает провожатого – Дракона (Кишинев). Привет, брат!.. Он везет нас в отель. Помылись, переоделись – и снова за руль. По программе, составленной лично Сэмом, предстоит посещение винных подвалов верхом… на мотах!

Подъезжаем к воротам винохранилища, встречает миловидная экскурсовод на авто. Короткий инструктаж – и в катакомбы. Прохладно, гулко, лабиринтисто. Чуть жутковато – ведь это самое протяженное в мире винохранилище (на 200 км!). Помещение образовалось в результате многовековой добычи известняка.

Проехали подземный водопад (не путать с винопадом), свернули на улицу Каберне, следующая – улица Алиготе. Просторные тоннели причудливо путают мозг пространственной казуистикой. Легкий запах сырости, мягкое освещение. Минут через десять спешились – дальше своим ходом. 20 ржущих байкеров (больше храбрецов-мотоспелеологов не набралось), кругом реки разливанные вина, закоулки и маленькая хрупкая экскурсовод… Дегустация в большом прохладном подземном зале со сменой горячих и холодных блюд. Уходить неохота: очень уютненько, чистенько, вкусненько. Да еще в углу кто-то оставил без присмотра 15–20 бутылок… Отдайте должное нашей выносливости (если не сказать виносливости) – никого не пришлось выволакивать.

От винохранилища прямиком – в бассейн. Вот это клево придумали! Жара – ведь Молдова южнее Африки! Вокруг бассейна столики, зонтики, навес с бесплатной кормежкой. Меня в одежде с телефоном, документами и фотиком принудительно запустили плавать.

Сэм раздает инструкции: «Читайте программку. Кто опоздает хоть на одно мероприятие – смерть!». Предусмотрено все: каждому выдана программка, талон на еду, талон на мойку, визитка с телефоном решальщика всех проблем, присвоен порядковый номер для построения.

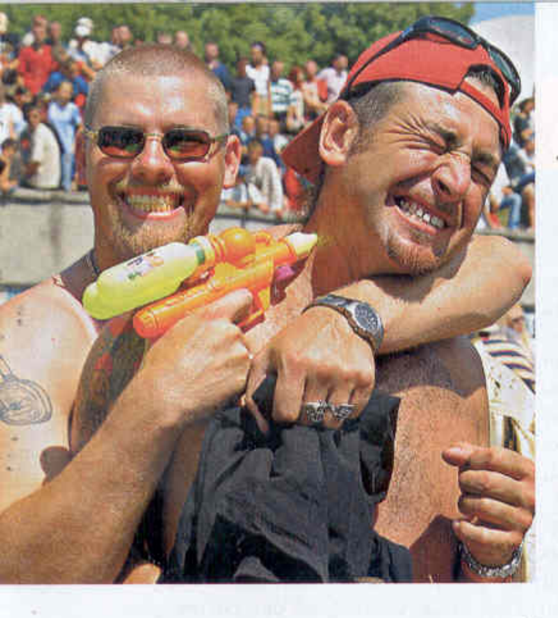
Утром – на парад открытия «Шоу моторов». Опоздавших расстреливают на месте. Толпы молдаван вытаращились на заезды мото- и автогонщиков под мостом у телецентра. Тучи клевых мотиков, типично мототусовочный аромат: горячий металл, жженая резина, сгоревшее топливо. Болеть, жалко, не за кого – соревнуются «свои»: молдаване с москалями. Награды – победителям, пиво – каждому. Пожарный за 12 центов (это такие копейки в Молдове) обливает всех желающих из брандспойта. Полтусовки занырнуло в бассейн. Я – с ними: пекло доконало.

Ближе к вечеру опять бегом – на парад в честь закрытия. Прилетели в точку сбора… И тут как ливанет дождь! Три



*Местный мотоклуб Brothers MC – прим. ред.

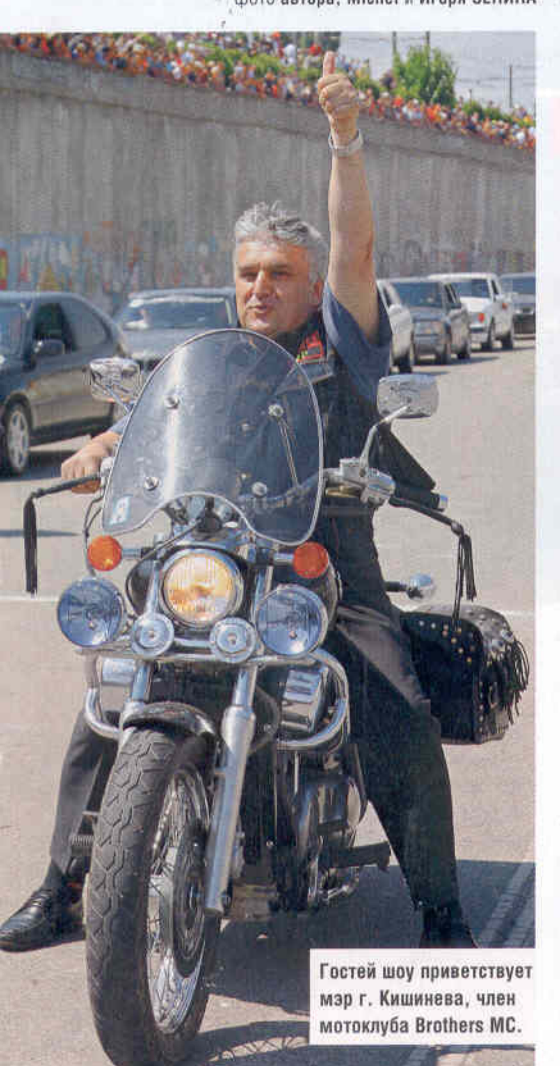




сотни мотиков как ломанутся под мост! «Падонки» (Москва) устроили дискотеку. Отплясывали кто во что горазд, скакали в потоках дождевой воды, брызгались. Праздник несбывшейся детской мечты – вволю пошлепать по лужам!

Наконец небеса выключили дождь, асфальт высох, и Сэм объявил старт. Парад как парад, только ржать прекратить не могу: вода-то грязная была, а брызгались от души...

Александр ЛИЗУНОВ (Каток), г. Москва
фото **автора**, **Michel** и **Игоря ЗЕНИНА**



Гостей шоу приветствует мэр г. Кишинева, член мотоклуба Brothers MC.

МАНСКИЙ ПЛЕС. ТАЙГА. ИЮЛЬ

На Манском плесе, что неподалеку от Красноярска, состоялся первый в истории этого города мотофестиваль «Встречное движение». Организатором грандиозного байкерского праздника выступил местный клуб «Iron Angels». Место тусовки, расположенное близ природного заповедника «Столбы», поразило приехавших первозданной красотой: отвесные, упирающиеся в облака утесы, прозрачная река Мана, дикий каменистый пляж и просторная поляна, окруженная мощными соснами. В пейзаж вписался наряд охраны – казаки с нагайками и в лампасах верхом на лошадях. Неизвестно, какими ветрами сюда занесло и шамана из Эвенкии – он разгонял ритуальными танцами дождевые тучи в небе над фестивалём. В таком антураже по-особенному звучали слова песни группы «Агата Кристи», приехавшей специальной на фестиваль (!) – о пьяных звездах, падающих в дебри сказочной тайги. На концерте выступили сибирские знаменитости – Слава Глюк и группа «Рокфеллерс».

На отдельной площадке экспонировались старинные мотоциклы известного красноярского коллекционера Михаила Шестакова (см. «Мото» № 11-03). Среди представленных раритетов выделялись Zundapp KS750, BMW R75 Sahara, Harley-Davidson WLA-42, «Красный Октябрь»... Провели традиционные байкерские конкурсы.

Отличились байкеры из томского клуба «Алюминиевый сквозняк». Не поленились за несколько сотен километров притащить бутафорский танк с музыкальным оборудованием. На открытии «сквозняки» устроили безбашенное шоу: переоделись цыганами, пели и плясали, а вечером организовали дискотеку под хиты группы «Ленинград». Под конец хотели сжечь танк, но не смогли. Его торжественное сожжение отложили.

Грандиозный фейерверк на скалистом берегу Маны оповестил о завершении фестиваля. Прощаясь, обещали собраться: «Встречное движение» должно повториться!

Дмитрий СМИРНОВ, корреспондент «За рулем-регион», фото автора

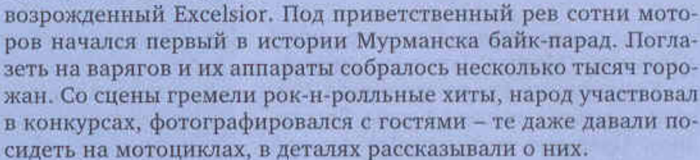




ШВЕДЫ ОБАЛДЕЛИ

Почти 1000 километров отмахали участники первой российско-шведской мотоэкспедиции по дорогам Мурманской области. На финише, в Мурманске, президент северного отделения шведского клуба «Harley-Davidson» Харри Йонсон торжественно объявил: «Doroga is open!» Русское слово «дорога» означает отныне для шведских байкеров все: и проливной дождь, и грунтовые колдобины, и то, что наконец налажена связь между байкерами России и Швеции.

Шведские мотоциклисты впервые приехали в Россию. И были поражены, что не встретили на улицах ни одного медведя. Организаторы составили насыщенную программу знакомства с красотами Кольского полуострова. Апофеоз – в Мурманске. На центральной площади Пять Углов закатили праздник: шведы прикатили на настоящих «Харлеях», среди них Super Glade 90-го года выпуска, юбилейный V-Rod, стилизованный под кастом Night Train, а также раритетный Triumph Bonneville 1969 года и



возрожденный Excelsior. Под приветственный рев сотни моторов начался первый в истории Мурманска байк-парад. Поглазеть на варягов и их аппараты собралось несколько тысяч горожан. Со сцены гремели рок-н-ролльные хиты, народ участвовал в конкурсах, фотографировался с гостями – те даже давали посидеть на мотоциклах, в деталях рассказывали о них.



Шведов поразил оказанный им теплый прием. Одной гостье кто-то подарил маленького сувенирного ангелочка, и та растаяла: «Он будет охранять меня и мой байк до скончания веков». Когда другой байкер попытался ловить рыбу за городом и у него ничего не вышло, а «незнакомый русский рыбак подарил мне свой улов», он прослезился от умиления: в Швеции подобного никто бы не сделал – не принято. Так и уехали – растроганные до соплей, но не постигшие русской души. Наверное, снова приедут – постигать. ⏮

Виктория СВЕТЛИЧНАЯ, г. Мурманск, фото **Антона ШПИЛЕВА**



ОТКРЫЛИ ПАМЯТНИК «ВОЛКУ»

VII ИРБИТСКИЙ БАЙК-СЛЕТ

На мотоциклах в Ирбите ездят все, в каждом гараже как минимум один «Урал» – население города поголовно «в теме». Поэтому и стар, и млад пришел на место проведения грандиозного шоу, куда съехался байкерский народ со всей России, пожаловали иностранные гости – американцы, чехи, австрийцы, финны… Событие отслеживали чешское и немецкое телевидение и родные СМИ. А организовал слет Ирбитский мотозавод совместно с местным мотоклубом (президент – Сергей Лежнев).

Стояла жара градусов под 40. В тени. Но это не смутило участников огромной мотоколонны, двинувшейся по улицам города. Парад завершился у проходной ИМЗ, все стали свидетелями открытия памятника ведущей модели ИМЗ – «Уралу-Волку». Это второй мотоцикл, установленный на территории завода. Первый – памятник М-72.

А потом – веселье, конкурсы. Победителям вручали призы. Самый главный – «Урал-Соло-Классик». Его получил Сергей Усов из г. Сургута, обладатель самодельного трайка на базе «ураловского» двигателя. ⏮

Татьяна ПТИЦА, фото **Федора ИСАЕВА**





БЕЗУМСТВУ ХРАБРЫХ

В дни VII Ирбитского байк-слета на мотоциклетном заводе побывало несколько делегаций из разных стран мира. В том числе приехали партнеры из Чехии – они заказывали несколько мотоциклов Gear-Up и базовой модели. После слета чехи сели на новые «Уралы» и на них отправились домой. ⏮

...И ВОЗДАСТСЯ!

Члены байк-клуба Black Bears (г. Ярославль), которые одними из первых в России организовали той-раны в детские дома, провели субботник... на территории Церкви Рождества Христова на реке Черемухе. Обшарпанные стены, трава в человеческий рост, развороченные решетки на окнах – вот какое наследие времен советского атеизма встретило байкеров. «Поможем, чем сможем», – сказали мотоциклисты. Настоятель храма отец Владимир благословил начинание.





За пять часов работы подкрасили окна и подоконники, подлатали систему водосточных труб, расчистили территорию вокруг храма. Широко о субботнике не заявляли, и многие мотоциклисты, не попавшие на «день ударного труда», обиделись: а чё нас не позвали?! На это у «медведей» один ответ: разве мало других обветшалых церквей в округе?

БАЙКЕРЫ ВЪЕЗЖАЮТ В ДЖАЗ

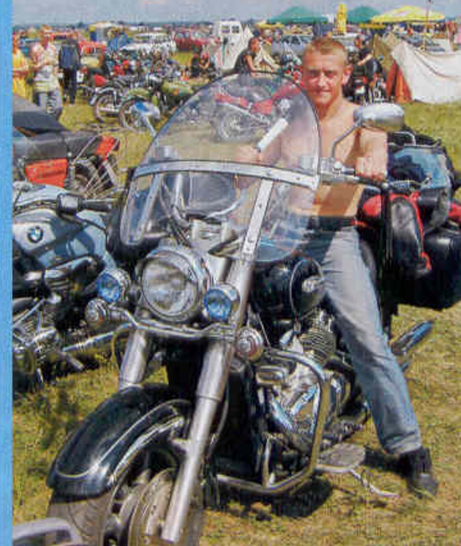
На ежегодный международный фестиваль «Джаз. Коктебель-2004» заехали мотоциклисты киевского клуба «Crazy Hohols – Double Rada» во главе с президентом Владом Плетиным, в компании команды кольцевиков, а также уважаемого Палыча из Донецка и небезызвестного Каймана. Не просто познакомиться с творчеством украинских и зарубежных джазменов, но и впитать опыт организации масштабных фестивалей. В следующем году парни задумали провести собственный музыкальный фестиваль, он будет преследовать благородную цель – помочь нераскрученным музыкантам и группам заявить о себе.

Ограничений для музыкантов не будет – ни по составу, ни по стилю исполнения. Здесь могут пересечься пути, скажем, рокера с джазменом. Отсюда и рабочее название фестиваля – «Перекресток».

ВСЕ В ДЫМУ

В Книгу рекордов Гиннесса поступила заявка от байкеров на установление рекорда по массовому отжигу резины: от 100 до 150 байкеров будут одновременно «жечь» покрышки на сентябрьском Werner Festival в Германии.





УРАЛ ВЫСТОЯЛ

Под Екатеринбургом силами клуба «Черные ножи» состоялось первое на Урале всероссийское байк-шоу. Организация – на высшем уровне во всех отношениях: президент клуба Александр Вараксин, депутат городской Думы, лично согласовывал оргвопросы с мэром города.

Гости съехались на аэродром «Арамиль» – место проведения байк-шоу. На следующий день по Екатеринбургу проехала колонна из тысячи мотоциклов.

Помимо рок-концерта и конкурсов, состоялись показательные выступления летчиков и парашютистов РОСТО. Под занавес небо вспыхнуло огнями лазерного шоу и фейерверка. Уральские горы не рухнули! Значит, можно превратить праздник в традиционный.

Фото **Максима ЛЮБЕРА**



ЖЕРТВЫ АЛКОГОЛЯ

Эта «картина маслом» – плод усердия сотрудников ГАИ. И совсем недалеко от столицы – всего в каких-то 400 км от Москвы в республике Мордовия около села Аким Сергеевка. «Экспонаты» представленной на фото коллекции изъяты у местных жителей. По словам автоинспекторов, причина задержания мотоциклов – управление ими без документов, а чаще всего – «подшофе».

Но самое интересное в том, что хозяева «экспонатов» не спешат вернуть себе «колеса». Закрадываются подозрения: а настоящие ли хозяева те, кто последними сидели за рулем этих аппаратов?

Андрей БОЙКО, фото **Константина ЯКУБОВА**



ПОЕДЬ И УВИДЬ!

ЗРЕЛИЩА, АКЦИИ В СЕНТЯБРЕ–ОКТЯБРЕ

ВЫСТАВКИ

15–19.09	**Intermot**, г. Мюнхен, Германия

АКЦИИ КЛУБОВ

4–5.09	**День города Барнаула** («Колесницы дорог»)
6.09	**Поездка в детский дом в Тульской обл.** («Мото.Ру», г. Москва)
11–12.09	**Всесибирское закрытие мотосезона в г. Новосибирске** (NNB)
25.09	**Закрытие сезона в Иваново** (Idols MC)
2.10	**Закрытие сезона в Москве** на Смотровой площадке («Мото. Ру»)
2.10	**Закрытие сезона в Санкт-Петербурге** (Chopperclub MC)
9.10	**Закрытие сезона в Ярославле** (Black Bears MC)
23.10	**Autumn Support Party-2004** (Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург)
Конец октября	**9-й благотворительный мотопробег Toy Run** «Краснодар–Старокорсунский детский дом» (Blacksmiths MC)

СПОРТ

4–5.09	**Личный ЧРФ* по мотокроссу**, Зеленоград, Моск. обл.
4–5.09	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Златоуст
5.09	**MotoGP, Гран-при Португалии**, трасса Estoril
11–12.09	**ЧРФ по мотокроссу (суперлига)**, г. Нефтеюганск
11–12.09	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Фролово
11–12.09	**КРФ по мотокроссу («Хобби»)**, «Парк Экстрим», Яхрома, Моск. обл.
11–12.09	**КРФ по мотокроссу среди ветеранов**, г. Сочи
18.09	**ЧРФ по кантри-кроссу**, г. Дмитров, Моск. обл.
18–19.09	**ЧРФ по мотокроссу (суперлига)**, г. Смоленск
19.09	**MotoGP, Гран-при Японии**, трасса Motegi
24–25.09	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Ковров
25–26.09	**Закрытие летнего сезона в «Парке Экстрим», кантри-кросс** (мотоциклы и ATV), Яхрома, Моск. обл.
2.10	**ЧМ по спидвею, Гран-при Норвегии**, г. Хамар
2.10	**MotoGP, Гран-при Катара**, трасса Lozail International Racetrack
2–3.10	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Ковров
9–10.10	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Оренбург
10.10	**MotoGP, Гран-при Малайзии**, трасса Sepang Circuit
10.10	**КРФ по мотокроссу на дорожных мотоциклах**, пос. Первомайский, Ковровский р-н, Владимирская обл.
17.10	**MotoGP, Гран-при Австралии**, трасса Phillip Island
31.10	**MotoGP, Гран-при Испании**, трасса Comunitat Valenciana

*ЧРФ – чемпионат России, КРФ – Кубок России, КМ – Кубок мира, ЧМ – чемпионат мира.





ПОМИНАЛЬНОЕ

ПРОЩАЙ, «ДИКАРЬ»

На 81-м году умер американский актер Марлон Брандо. Стэнли Ковальски из «Трамвая «Желание» и Дон Корлеоне в «Крестном отце» в исполнении Брандо увековечили имя актера в веках, а байкерская братия всегда будет помнить его по великолепной роли в первом культовом фильме о мотоциклистах «Дикарь».

Любитель эпатировать публику, Марлон Брандо за полгода до смерти надиктовал несколько аудиокассет с подробным сценарием собственных похорон. Вести их должен был Джек Николсон, а с поминальным словом выступать Майкл Джексон. Но цермония прошла куда скромнее. На кремации тела актера присутствовали только родные и близкие друзья. В завещании Брандо просил развеять его прах над одним из таитянских островов, которым звезда кино когда-то владел.

АДСКАЯ ПОЕЗДКА ТАРАНТИНО

Квентин Тарантино готовится снять фильм о байкерах. Рабочее название – Hell Ride. Легендарный сценарист и режиссер станет продюсером картины, собирается сыграть и одну из главных ролей. Деталей сюжета не раскрывает. Известно лишь, что это будет фильм о трех



байкерах: Пистолеро (его сыграет Лари Бишоп), Генте (Майкл Мэдсон) и Команче (Тарантино). Съемки начнутся в конце года, а на экраны фильм выйдет в следующем году.


Мото Рэст www.motorest.ru
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
•Honda•Yamaha•Jawa•Peugeot
ATV
•Honda•Yamaha
•Bombardier•Dinli
•Polaris
СНЕГОХОДЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
•Arctic Cat•Тайга•Буран•Рысь
ГИДРОЦИКЛЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
Щелковское ш., 5
(ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487


В ПРОДАЖЕ
НОВАЯ
КОЛЛЕКЦИЯ
SANCHO
BOOTS & SHOES
РАСПРОДАЖА
КОЛЛЕКЦИИ
2004г.
500-2467 • 771-1254
www.sanchoboots.ru
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ
РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР «ЭКСТРИМ», ул.СМОЛЬНАЯ д.63-б, 3-й ЭТАЖ, павильон И-32,
от метро «Речной вокзал» – бесплатное маршрутное такси


1 "МОТО-ДОМ в ОЧАКОВО"
Официальный дистрибьютор "Балтмоторс Групп"
Продажа новых и б/у скутеров
от 50 до 125 куб. см.
Цена от 600 у.е.
Продажа мотоциклов и гидроциклов • Обмен старых на новые
Ремонт • Техобслуживание • Прием на комиссию • Тюнинг
Москва, Большая Очаковская 47 "А" (Метро "Юго-Западная")
Тел.: (095) 748 52 55, 571 9096, 430 0201. Время работы с 9 до 21
E-mail: Motodom@ochakovo-auto.ru
BALTMOTORS BM KALININGRAD


АММ
МИР УВЛЕЧЕНИЙ
ул.Золотая д.11
тел. 99 55 600
зимние цены
зимний сервис
зимний тюнинг
зимнее хранение
СНЕГОХОДЫ Б/У ИЗ АМЕРИКИ
Зимний мототуризм
в жаркие страны!
www.ammclub.ru

КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ: БАЙКИ-ШОУ



Условия участия в конкурсе просты. Одним из персонажей вашей байки должен быть мотоцикл (или его «родственник»). Объем текста – покороче, хотелось бы прочитать – и улыбнуться. За все опубликованные байки – гонорар (но если укажите реквизиты, их перечень на стр. 4).

Мотоцикл BM 150, круизер, предоставлен компанией «Балтмоторс», Калининград

БАЙКА О СЕБЕ, ЛЮБИМОМ

Валерий Гусенко, родился в 1941 году в коляске служебного мотоцикла ТИЗ АМ-600 по дороге от сельского медпункта до городского роддома. Когда отец вернулся с фронта, я подолгу жил в коляске «Цюндапп КС600» – сопровождал батю по службе. Ездил «вторым номером» – колясочником, а затем и первым на «Харлее», «Цюндаппе КС600», М-72, БМВ Р-35, «Урале».

40 лет работаю главным конструктором проектов на благо ПВО. Заслуженный конструктор России, лауреат премии Правительства России. В свободное время возрождаю «мотопрах», езжу на мотоцикле, читаю. Особый кайф – чтение «Мото».

ВЕРБЛЮЖЬЕ ОДЕЯЛО

Внуков любят больше, чем детей. Вот и моя бабушка, взглянув на меня перед очередным осенним дальнобоем, покачала головой, ушла к себе в комнату и вернулась с толстым верблюжьим одеялом. Оно досталось ей от матери, и я знал, как бабуля им дорожила. «Вози с собой, а то застудишься».

А когда уже возвращался из той поездки на «Цюндаппе» с груженой коляской, начались приключения: в колесе коляски рассыпался подшипник. Поставил «запаску», но через полсотни километров на ней же проколол шину. Переставляя камеру, нечаянно передавил ее монтировкой. А ехать еще ого-го!.. Хоть плачь!

Вспомнил: отец рассказывал, что во время войны он доехал на «эмке» до своих, заправив в простреленную покрышку ватные штаны и телогрейку. И я достал верблюжье одеяло. С превеликим трудом затолкал его в покрышку, смонтировал колесо, как смог разгрузил коляску и тронулся в путь. Домой добрался, но целую неделю потом боялся размонтировать колесо: вдруг от одеяла осталась одна труха? Каково же было мое удивление, когда извлек его сильно помятым, но совершенно целым. Жена отдала его в химчистку, и еще много лет в походах и поездках бабушкино одеяло нас согревало.

ВСТРЕЧА

Уговорили друзья нас с женой пойти с ними в байдарочный поход по реке Угре. Мы согласились, но с условием, что маршрут пройдем на мотоцикле. На карте обозначили места привалов. Друзья двигались по воде, мы – по суше. Не беда, что мотор «Цюндаппа» накануне отдали в ремонт – на его место вписался «ураловский».

Оказалось, всего в 300 км от Москвы дикая природа, нет электричества и дорог, села брошены. К каждому очередному привалу пробирались через болота и дебри, часто плутали, так что считали удачей встретить местного жителя.

Однажды, когда цилиндры уже шипели, а трубы раскалились, повстречался бородатый мужичонка в рубахе непонятного цвета и портах на веревочке, босиком. Заглушили мотор, бросились к нему с расспросами, как найти дорогу. Он с достоинством поставил ногу на головку цилиндра и стал объяснять, не спеша раскуривая «козью ножку»... Запахло горелой костью. Я столкнул ногу мужичка с цилиндра, жена полезла в коляску за аптечкой. Мужичок изумленно поглядел на меня, вернул ногу на цилиндр и закончил пояснять.

Расставался с нами с сожалением. На прощанье, поглядев на цилиндр, вымолвил: «Горячая, однако, у тебя эта штука». И пошел своей дорогой.

САМАЯ СКОРАЯ ПОМОЩЬ

Душным летом тремя экипажами на мотоциклах с колясками пробились мы на глухой полуостровок озера Язно. Мужчины занялись обустройством лагеря, женщины рванули за черникой, дежурные по кухне разжигали очаг. В сыром лесу костер быстро разгорается только в охотничьих байках, почему мы и вооружились последним достижением технической мысли – примусом «Шмель».

«Шмель» захандрил, и приятель энергично потянул ручку насоса. «Дохлая» манжета впустила в корпус насоса полную порцию бензина, которую приятель поршнем выплеснул себе в лицо. В миг голова и грудь парня вспыхнули факелом. Набросили на него одеяло, сбили пламя, а когда откинули, ужаснулись: волосы обгорели, кожа обожжена, местами до волдырей. Ближайший медпункт – за сотню километров, марганцовка где-то есть, но ее еще надо найти, развести в стерильной посуде и в стерильных условиях...

Первой нашлась дежурная: «Мужики, нужно свежей мочи, много и быстро!» В экстремальных условиях мужики оказались «не на высоте»: у одного «материала» оказалось не достаточно, у другого от волнения вовсе «не открывался



кран»... Промедление грозило инфицированием и нагноением.

Видя нашу несостоятельность, дежурная отдала команду потерпевшему: «Ложись на спину, закрой глаза». И, присев над ним на корточки и сдвинув трусики, сделала то, чего не смогли сделать мы, мужики. Сильная струя «лекарства» обмыла лицо и грудь обожженного.

Описаного товарища поместили в палатку с накомарником. Трижды в день его лечили... Обожженные места быстро заживали. Наилучший лечебный эффект отмечали после уринотерапии дежурной. Благодарность пострадавшего на глазах перерастала во что-то большее...

Валерий ГУСЕНКО,
г. Мытищи

А СЕЙЧАС – ЛАМБАДА!

Чудесным летним днем поехали мы с другом кататься на наших «Иж-Планета» по городу. Выпендривались, «козлили», хотя с 22 «лошадями» это непросто. В очередной раз я задрал переднее колесо, а оно… отвалилось и повисло на тросике тормозного барабана. Вскоре тросик порвался, и колесо осталось лежать на дороге.



Рисунки Сергея ЧИРКОВА

Я – в шоке! Скорость около 60 км/ч, но байк удержал. Еду на заднем колесе, соображаю, как остановиться, но башка соображать отказывается. Дружок мой тоже в шоке. Тут меня осенило. Крикнул другу, чтобы он ехал точно передо мною и не меняя скорость. Я добавил газу (вилка так и норовила клюнуть дорогу), приблизился к его мотоциклу и, понемногу сбрасывая газ, опустил вилку на сиденье. Не знаю как, но чудо удалось.

Поглядеть со стороны – умора: едет «Ижак», а его за «талию» держит другой – как ламбаду танцуют! Так и добрались до гаража. Товарищу моему за мужество и взаимопомощь, проявленные в тяжелейших «боевых» условиях, я поставил пиво.

Рустам УСМАНОВ, Ханты-Мансийский АО, г. Пыть-Ях

О ГЛАВНОМ ЗАБЫЛИ

Штиль, тихая гладь Лены отражает голубое небо. Невозможно усидеть в прокопченном поселке – тянет на природу, в тайгу, рвать о камни дорожную резину!.. Выкатил свой «Иж», поехал к приятелю. Тот, спотыкаясь, притащил канистру с бензином, залил полный бак, и, рыкнув мотором, мы направились к воротам. В тот же момент из дома с криком вылетела его жена: «Стой! Стой! Водку забыли!»

Владимир ГРИДНЕВ, Республика Саха, пос. Сангар

АНЕКДОТЫ ОТ ЧИТАТЕЛЕЙ

Поймал мужик золотую рыбку. Ну, рыбка ему говорит, мол, проси чего хочешь – только отпусти. Тот подумал и говорит: «Хочу нравиться женщинам, быть всегда в центре внимания и желанным в мужской компании». «Хорошо», – ответила золотая рыбка и превратила мужика в байк.

Михаил АГЕЕВ, г. Нижний Новгород

ГАИшник тормозит мотоциклиста:
- Вы что, не видите: ваша жена упала с мотоцикла!
Мотоциклист (радостно, с облегчением):
- Слава богу, а то я подумал, что оглох.

Д. Ю., г. Москва

РЯД СТАЛ ДЛИННЕЕ

Калининградская компания «Балтмоторс», организовавшая первое в России сборочное производство китайской мототехники, совершенствует модельный ряд. Изменения коснутся скутеров-«малолитражек». В частности, Joy будет комплектоваться не только 2-, но и 4-тактными двигателями, что позволит увеличить мощность скутера при незначительном росте цены.



Фото Балтмоторс

Заметные изменения коснутся и самого недорогого – Smile (цена – до $600). На основе базовой модели появятся два варианта – в спортивном и ретро-стилях.

ПОДАРОК ЛУКАШЕНКО НЕ ОЦЕНИЛИ…

По инициативе президента республики Беларусь на минском «Мотовело» несколько лет назад разработали уникальный мотобольный мотоцикл с 250-кубовым 2Т-мотором для национальной сборной. Собрали пару десятков аппаратов, передали спортсменам. И те не подкачали – выиграли чемпионат Европы-2004, но… на двигателях Rotax, которыми заменили не доведенные до ума минские.

СВЕТИТЬ ВСЕГДА, СВЕТИТЬ ВЕЗДЕ…

На Самарском заводе «Магнето» разработан новый 280-ваттный генератор для ижевских мотоциклов. Потребность в них возникла у патрульных «Юнкеров», оборудованных «мигалкой», сиреной, рацией. Предполагается, что новые генераторы (вместе с электронной системой зажигания) будут устанавливать и на «гражданские» модели.

СВЕТСКИЙ РАУТ В БОЛЬШОМ ТЕАТРЕ

В рамках торжеств в честь закрытия 228-го театрального сезона Государственного академического Большого театра два крупнейших баварских концерна – BMW и Escada организовали светский прием. Поводом стало заключение соглашения о стратегическом партнерстве фирм в деятельности на российском рынке. На празднике состоялась презентация нового автомобиля BMW 645Ci кабриолет, а также гала-показ новой коллекции одежды Escada. На приеме присутствовали представители российской и зарубежной элиты – политики, дипломаты, бизнесмены, знаменитые актеры театра, кино и другие звезды первой величины.



Фото BMW

Был и еще один повод праздновать. По результатам первого полугодия установлен очередной рекорд: продажи продукции BMW в России по сравнению с тем же периодом прошлого года увеличились более чем на 41,7 процента.

ВОКРУГ СВЕТА ЗА 80 ДНЕЙ. ЧАСТЬ II

Тележурналист «Нового канала» (Украина) Сергей Дзюба и путешественник из Тернополя Роман Мартынюк решили повторить подвиг героев книги Жюля Верна: 5 августа отправились в кругосветное путешествие, чтобы вернуться ровно через 80 дней. Они едут на 250-кубовом мотоцикле «Ракета-Futong». Маршрут проляжет через страны Европы, Марокко, США, Мексику, Китай, Россию, Иран, государства Средней Азии и Кавказа. Если мотоциклисты уложатся в срок, их достижение появится в «Книге рекордов СНГ».

Борис ДАХНОВСКИЙ

ТОВАРИЩ НА ЦВЕТ ЕСТЬ

КАК ВЫБРАТЬ КОЛОДКИ ДЛЯ ДИСКОВЫХ ТОРМОЗОВ

Тормозные колодки (ах, подлые!) имеют привычку изнашиваться. И когда приходишь в магазины мотозапчастей за заменой, то обнаруживаешь, что выбор – ого-го! А ценой они разные. И что прикажете делать?



ДОВЕРЬТЕСЬ ПРОВЕРЕННОМУ

Нет смысла гоняться за «оригинальными». Как правило, колодки изготавливают считанные специализированные «тормозные» фирмы, но в торговлю они поступают с разными этикетками. То, что многие называют «оригиналом», всего лишь упаковано в коробочку с логотипом производителя мотоцикла, который и задирает цену – «за лейбл». Если колодки меняете в сервисе, то расслабьтесь и примите выбор здешних специалистов – они предложат продукцию одного-двух, зато проверенных изготовителей. Из наиболее популярных, как правило, называют (в порядке «убывания» по рейтингу): Nissin, Ferodo, Vesrah, Good-ridge (для супермотардов и кроссовых мотоциклов), Lucas и Tokico, правда, последние в Россию завозят редко.

Мы обошли несколько магазинов, расспрашивали продавцов о свойствах предлагаемого ими товара. Наиболее полную информацию нам предоставили о Ferodo и Nissin, кое-что мы узнали про Lucas и Vesrah. Об остальных – почти ничего.

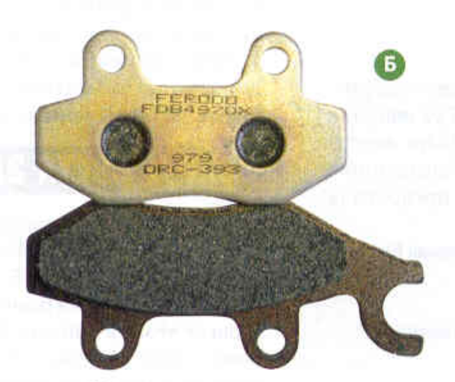
Часто к одному и тому же суппорту подходят колодки, в «именах» которых отличие лишь в буквенном обозначении, а случается и вовсе только цветом краски на металлической основе. В чем их разница по существу, можно узнать из каталогов производителей (они в магазинах, как правило, есть). Обычно эта информация носит рекламный характер. Пропустите мимо сознания восторженные фразы о выдающихся качествах товара и попытайтесь добраться до сути. Что мы и постарались сделать.

Прежде всего, колодки следует разделить на типы: универсальные, для бездорожья и спортивные. Сразу оговоримся: каждый тип хорош, но по-своему. Вместе с тем, при высоких показателях одного свойства обычно ухудшается другое. Покупайте те колодки, характеристики которых подходят именно вашему мотоциклу и вашей манере езды.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ

Каждая из фирм выпускает простейшие колодки, предназначенные, в первую очередь, для скутеров и мотоциклов с двигателями малого рабочего объема. Их можно установить и в суппорт заднего колеса современных аппаратов с рабочим объе-







Тормозные колодки Ferodo (в данном случае для Kawasaki KX500 1989–95 г.в.) по цвету все хороши. Приобретая их, смотри обозначение на металлическом основании: А – универсальные P; Б – DRC 393 (группы DX) для пустыни; В – для мокрого бездорожья SG.





На мотоциклы Yamaha от TZR125RS до FDR1300 можно установить колодки разных типов. Например, фирма Nissin предлагает для 125-ки и для 1,3 литра NS (синие), ST (желтые) или RS (красные). На ST с обратной стороны пластины наносится серое керамическое покрытие. Оно защищает от тепла разогретых колодок суппорт и, следовательно, тормозную жидкость.



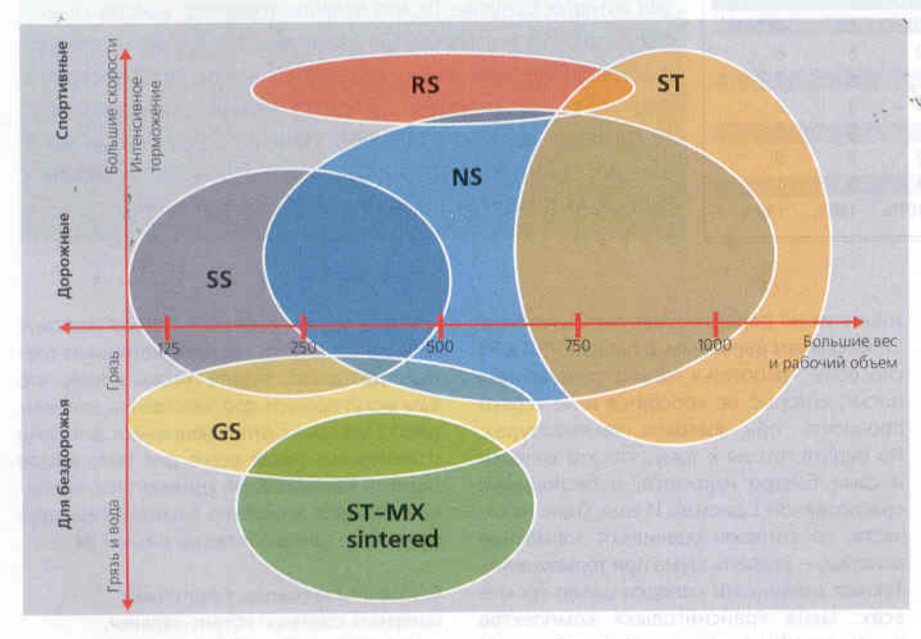


Эти колодки подходят для многих итальянских скутеров середины 90-х.

мом до 600 см³. Мотоцикл с ними не остановится «как вкопанный». Иногда оно и к лучшему – начинающий водитель не заблокирует колеса, а значит, не вылетит из седла, избежит аварии. Достоинства таких деталей: они долговечны, «бережно относятся» к тормозному диску, недороги. К этому типу относятся детали с обозначением S (Ferodo) и SS (Nissin).

Следующая группа может справедливо называться суперуниверсальными – они пригодны для большинства мотоциклов, эксплуатируемых в самых разных условиях. Тормозят они лучше колодок предыдущей группы, но изнашиваются быстрее. Обозначаются так: P (Ferodo) и NS (Nissin). Представлен в этой группе и товар фирмы Vesrah.

Быстрее всего остановят мотоцикл самые дорогие из универсальных – с обозначением ST (Ferodo и Nissin) и Sintered metal (Vesrah). Всем они хороши, да только непомерно быстро «съедают» диски (а если диски чугунные, то вовсе не могут «работать»). С этим недостатком придется смириться байкерам, предпочитающим спортивный стиль езды, а также владельцам тяжелых туреров вроде Honda Gold Wing – именно на них рассчитаны отличные тормозные свойства этих колодок. А при езде в дождь им вовсе нет равных, кроме разве что SG (Ferodo), о которых чуть позже.



В диаграмме фирмы Nissin найдите на горизонтальной оси рабочий объем мотоцикла. Затем, учитывая назначение мотоцикла, «отправляйтесь» по вертикальной оси либо вверх – если ездите по асфальтированным дорогам, либо вниз, если ваша стихия – бездорожье. При исследовании графика вы встретите один или несколько овалов, которые очерчивают зону применяемости того или иного типа колодок. Вблизи от горизонтальной оси расположены зоны более или менее универсальных деталей, сверху и снизу – узкоспециальные.



Несмотря на желтый цвет, эти колодки фирмы Nissin относятся к группе ST-MX. Их устанавливают на десятки мотоциклов типа эндуро с рабочим объемом от 50 до 650 см³.

ДЛЯ ВНЕДОРОЖНИКОВ

В этой группе существует разделение, связанное с особенностями бездорожья, ведь одни носятся по пустыне или пляжу, других хлебом не корми – дай залезть в болото.

При форсировании рек (и вообще в сырую погоду) лучше других себя покажут колодки с обозначением SG (Ferodo) и ST-MX (Nissin). Их и придумали специально для «работы» с мокрым тормозным диском. Но не теряют качеств и в сухую погоду. За эту универсальность приходится дорого платить – и в прямом смысле, и в переносном – быстро изнашиваются тормозные диски. Чугунные диски в паре с ними устанавливать не рекомендуют.

При катании в пустыне тормозам приходится не сладко: песок так и норовит внедриться в мягкий фрикционный состав накладки и «съесть» диск, а высокая температура воздуха помогает «вскипятить» тормозную жидкость. Специально для этих условий разработаны колодки с обозначением DX (Ferodo) и GS (Nissin). Они хорошо противостоят агрессии абразивных частиц песка и служат теплоизолятором. Впрочем, свойство теплового протектора – палка о двух концах: тепло, выделяющееся при торможении, не доходит до тормозного суппорта, а значит, не нагревает тормозную жидкость. Это хорошо, но лишь постольку, поскольку меньше шансов, что она закипит. А плохо то, что при частом и интенсивном торможении перегревается диск – его может покоробить, и при торможении вы ощутите на рычаге или педали мелкую дрожь. Выручает то, что при езде по песку тормозить нужно гораздо реже, и удачно подобранные диски в паре с этими колодками работают намного дольше. И еще: фирма Ferodo предупреждает, что после «купания» эффективность торможения ощутимо снижается.

Комплект колодок Nissin типа ST для двухдискового переднего тормоза Suzuki RMX250.



На этих деталях, применяемых в частности на Honda CBR1000FK и прочих, для изоляции суппорта от тепла разогретых при торможении колодок под металлическим кожухом находится довольно толстая пластина из композитного материала.
У разобраной правой детали: 1 – крышка; 2 – колодка; 3 – термоизолирующая пластина.

ОЦЕНКА СВОЙСТВ ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК FERODO ПО 6-БАЛЛЬНОЙ ШКАЛЕ*

	S	P	ST	DX	SG	CP911
Тормозное усилие	3	4	5	3	5	6
Долговечность колодок	6	4	5	5	5	2
Долговечность диска	6	5	3	5	3	2
«Мокрое» торможение	4	3	6	2	6	3
Нагрев тормозного диска	2	3	5	2	5	5
Шумность	6	5	3	4	3	1
Соотношение цен	100%	103%	125%	101%	120%	140%

* Данные производителя.

Рекомендовать какой-либо определенный тип колодок для любых условий нельзя: каждые хороши только в тех условиях, для которых созданы. Те, что отлично тормозят, быстро «съедают» диск, да и сами быстро изнашиваются. А у долговечных и сберегающих диск может не хватить силенок, чтобы остановить тяжелый мотоцикл. Предназначенные для пустыни не справятся со своими обязанностями под дождем, а созданные для «болотных» покатушек среди барханов тормозить будут хуже и «сожрут» диск впившимся в них песком.

ДЛЯ СПОРТА

Из мира спорта к байкерам пришли детали с обозначением CP911 (Ferodo) и RS (Nissin). Они обеспечивают великолепное замедление, но при одном условии: диск и колодки должны быть разогреты. Это возможно только во время соревнований, когда энергичные разгоны чередуются с интенсивными торможениями. При обычной езде, как не усердствуй, поддерживать высокую температуру этих деталей не удастся. В холодном же виде эти колодки настолько «никакие», что изготовители запрещают использовать их на дорогах общего пользования. Спортсменам напомним: в паре с CP911 и RS способны «работать» только специальные диски, которые не коробятся и не теряют прочность при высоких температурах. Но будьте готовы к тому, что эти колодки и сами быстро износятся, и беспощадно «расправятся» с диском. И еще. Одно из качеств, по которым оценивают тормозные колодки, – уровень шума при торможении. Так вот именно эти колодки шумят громче всех. Цена «рейсинговых» комплектов ощутимо выше других.

И еще одна особенность, способная смутить байкера. Если у вашего мотоцикла спереди два диска, будьте готовы к тому, что вам могут продать соответственно два комплекта колодок с отличающимися деталями и номерами (чаще всего для мотоциклов Suzuki и Kawasaki). Не удивляйтесь: колодки в наборах зеркально симметричны друг другу (под правый и левый диски).

Благодарим за помощь в подготовке материала компании **«Стрит-сервис»**, **«Артмото»** и **«Мирный атом»**.

НЕ БОЙТЕСЬ «ИЖЕЙ»

На вопросы читателей отвечают специалисты завода «Ижевские мотоциклы».

При регулировке холостого хода на «Планете-5» полностью опустил дроссельную заслонку, но обороты остались повышенными. Не пойму, в чем причина.

Юрий ЛИТОВКИН

Вероятнее всего, виновник – подсос воздуха, он проникает через неплотности, минуя карбюратор: просачивается в щели поврежденной прокладки под карбюратором, порванного сальника коленвала или в щель между половинами картера.

Какие колеса лучше устанавливать на «Иж» – спицованные или литые?

Алексей ВЛАДИМИРОВ

Литые прочнее, с ними отпадает забота натягивать спицы. С другой стороны, они не ремонтопригодны, тяжелее спицованных. Кроме того, дизайн спиц литых колес устарел – они ведь внедрялись в конце 70-х годов прошлого века.

Как установить «водяное» охлаждение с цилиндром от тракторного пускача на «Иж-Планету»?

Сергей

Трудность не в установке такого цилиндра (если еще сможете его раздобыть), а в «навеске» – радиаторе, термостате и насосе (помпе). Тут сколько самодельщиков, столько и решений. В «Мото» не раз писали о разных вариантах в рубриках «Мозгодром» и «Опыт».

Можно ли на «Иж-Ю5» с вилкой от CZ установить ижевский передний дисковый тормоз? Не возникнут ли в связи с этим претензии со стороны сотрудников ГИБДД?

Александр КРАСИЛЬНИКОВ

Установить технически возможно, но претензии обязательно возникнут, причем обоснованные: тормозная система – одна из важнейших с точки зрения безопасности движения. Придется самоделку провести через процедуру сертификации.

Можно ли мотоцикл «Иж-Ю5» (1991 г.в.) заправлять бензином А-95?

Сергей ДУШКО

Можно, если привыкли бросать деньги на ветер: ни прибавки мощности, ни экономичности 95-й бензин не дает.

У моего «Иж-Ю4К» (с пробегом 10 000 км) аккумулятора хватает лишь на два года – быстро разряжается. Впрочем, не уверен, заряжается ли он. Как проверить, происходит ли зарядка аккумулятора? Что сделать, чтобы заставить генератор заряжать батарею?

Евгений

Уже то, что мотоцикл заводится и ездит два года, подтверждает работоспособность аккумуляторной батареи и то, что она заряжается. В принципе, отечественные аккумуляторы, особенно «старой закваски», и не рассчитаны на больший срок службы. Кроме того, батарею надо периодически обслуживать согласно инструкции: доливать дистиллированную воду и контролировать плотность электролита, а после долгой стоянки, скажем зимней, проводить контрольные циклы разрядки-зарядки. Вот тогда батарея прослужит дольше.

Допустимо ли для двигателя «Иж-П5» смешивать с бензином масло Motul-600 2T? Какие еще масла, препятствующие образованию нагара, можно использовать в этом мотоцикле. И в каком соотношении с бензином их следует смешивать?

Виктор, Беларусь

Motul-600 2T, как и любое другое МОТОЦИКЛЕТНОЕ масло для 2-тактных двигателей (в том числе отечественное МГД-14), снижает нагарообразование. Смешивать с бензином любое следует в соотношении 1:50.

Хочу на «Иж-П3» установить более надежный прерыватель – «родной» не устраивает.

Виктор, Беларусь

Не горячитесь, штатный контактный прерыватель при правильной регулировке и своевременном уходе достаточно надежен. И потом, заменителей заводских прерывателей на эту модель мотоцикла не существует, а если и затевать самострой, то есть смысл попытаться перевести зажигание на бесконтактный принцип действия.

Хочу на «Иж-П5» (с бесконтактной системой зажигания) вместо декомпрессора ввернуть вторую свечу и применить двухискровую катушку зажигания. Даст ли это что-нибудь?

Рамиль ТУХВАТУЛЛИН

Проводившиеся в свое время опыты показали, что заметного улучшения показателей двигателя такая система зажигания не приносит. Зато возникнут трудности в критический момент, когда понадобится продуть цилиндр с помощью декомпрессора.

Удастся ли на «Иж-П5» установить двигатель от «Иж-ПС»? И как зарегистрировать такой мотоцикл?

Александр КУЗНЕЦОВ, г. Зарайск Московской обл.

Установить не так уж и сложно, поскольку мотор «пса» меньше П5, а вот регистрировать модернизированную машину придется как самоделку – со всеми вытекающими многотрудными сертификациями.

Собрался «затянуть» в пластик «Иж-Ю5» на манер спортбайка. Не придется ли после этого объезжать за тридевять земель посты ДПС?

Алексей ТЕНИШЕНКО, Астрахань

Не придется, если не измените расположение световых приборов, руля и подножек, не нарушите конструкцию вилки, тормоза и колеса. Но взвесьте другое: аппарат все равно не станет спортбайком, не разгонится до 200 км/ч.

Так зачем спортбайковские обтекатели? То, что вы затеяли, принято называть деревенским тюнингом. Это не тянет даже на прикол.

Влезет ли на колесо коляски «Ижа» автомобильная покрышка? Не будут ли за нее штрафовать автоинспекторы?

Андрей СЕМЕНКОВ, г. Кызыл, Тува

Установить, видимо, можно (хотя где найти узкую покрышку на 18"?). Но инспекторы штрафовать обязательно станут и будут правы: подобная переделка не предусмотрена конструкцией мотоцикла.

Можно ли сделать на «Иж-Ю5» более мягкое, как на Jawa-634, сцепление для женской руки?

Шурочка НАСОНОВА, С.-Петербург

Дорогая Шурочка, уверяем, что у «Иж-Ю5» со смазанным исправным тросом и правильно отрегулированным «автоматом» сцепление ничуть не жестче, чем у Jawa-634.

Почему у глушителя «Юнкера» нет резонатора – отличительной черты настроенной выпускной системы 2-тактников?

Дмитрий ЗАЗНОБИН, Вологда

Резонансный эффект у «Юнкера» достигается другим способом – за счет перекрестного чередования волн разряжения-давления левого и правого цилиндров, для чего выпускные патрубки и сообщаются между собой.

Посоветуйте, стоит ли установить электростартер на «Иж-Ю5»?

Виталий КОНСТАНТИНОВСКИЙ, пос. Буланаш Свердловской обл.

Установка электростартера в гаражных условиях – задача трудновыполнимая, поскольку требует переделки картера, рамы. Да еще и замены генератора.

БЕГ В ПРОТИВОГАЗЕ

ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОРОЛОНОВОГО ВОЗДУШНОГО ФИЛЬТРА

Воздушный фильтр иногда загрязняется – судьба у него такая. Мотоцикл начинает «задыхаться», «тупить» при разгоне... Еще бы,. побегайте в жару в противогазе – поймете, каково приходится бедолаге! С бумажными фильтрами всё просто: снял старый, выбросил, заменил на новый – и отжигай. Но многие мотоциклы оборудованы многоразовыми поролоновыми фильтрующими элементами. Их можно менять (стоят они дороже бумажных), а можно промывать. Так как промывка обходится несравнимо дешевле нового фильтра, то многие к ней и прибегают. Но не многие знают, как это правильно сделать.





1 Обычно, чтобы добраться до фильтра, требуется снять бензобак (не забудьте перекрыть бензокран в том случае, если он не автоматический), облицовку или сиденье. У большинства мотоциклов крышка короба фильтра установлена на защелках. Отстегнув их, снимите крышку. Выньте поролоновый фильтрующий элемент, а на его место положите чистую (!) тряпочку (чтобы, пока возитесь, в мотор не попала грязь).

2 Возьмите тазик подходящего размера, налейте в него теплую воду с качественным стиральным порошком. Раствора должно быть столько, чтобы погруженный в него фильтр не выступал на поверхность. Положите его в воду и оставьте на часок киснуть, а пока сходите в магазин за специальным маслом для пропитки поролоновых фильтров Air Filter Oil.



3 Когда фильтр отмокнет, прополощите его. (Не вздумайте его тереть или скручивать – поролон может этого не пережить, особенно если он старый). Промойте его теплой водой из душа: лейте до тех пор, пока вода в тазике не станет прозрачной. Повесьте поролон сушиться – часов через шесть он высохнет. Если вы купили пропиточное масло в аэрозоле, то обрабатывать им фильтр проще простого: распыляйте состав равномерно до тех пор, пока поролон не промокнет насквозь. Если тара с маслом не снабжена распылителем, то поступите следующим образом: найдите целый полиэтиленовый пакет по размеру фильтра, в него налейте 100–150 мл масла и положите фильтр. Закрутите край пакета, чтобы масло не вылилось, и разглаживающими движениями помогите маслу равномерно разойтись по поролону. Достаньте фильтр из пакета, дайте стечь излишкам масла и отожмите элемент (без скручивания!).

Ни в коем случае не промывайте фильтр растворителями – поролон моментально в них растворится.

4 Соберите всё в обратном порядке (не забудьте убрать из корпуса фильтра тряпку).

Вот теперь мотору вашего байка обеспечено свободное дыхание «без противогаза».

Лев ГАРЯЕВ

КЛИЗМУ ЕЙ!

ЭКСПРЕСС-ЗАМЕНА ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ

Ее положено менять каждые два года, однако почти все этим правилом пренебрегают. А зря: свежая жидкость рекомендуется по жизненным показателям – мотоциклисту. Со временем она теряет львиную долю смазывающих свойств, «насасывает» воду, снижается ее температура кипения (при закипании образуются пузырьки газа, отчего рычаг тормоза начинает «проваливаться» и тормоза теряют эффективность). Вероятность закисания поршней в суппортах намного увеличивается, а к чему это может привести – подумать страшно... О том, как правильно и быстро заменить тормозную жидкость, и пойдет разговор.


Когда будете вынимать диафрагму, постарайтесь не пролить «тормозуху» из бачка. Подстрахуйтесь тряпочкой или салфеткой.


Клизмой высосите всю жидкость.

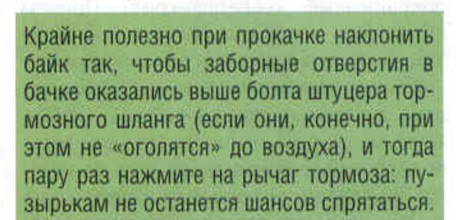
Снимите крышку тормозного бачка на руле и маленькой клизмой высосите из него старую жижу до капли. Переместитесь к суппортам: счистив с поршней грязь, максимально утопите их в скобах (процедура подробно описана в «Мото» № 07–04). Внимательно следите за уровнем жидкости в бачке: случись перелив, – окрашенные детали сильно пострадают («тормозуха» весьма агрессивна!). И снова выкачайте все из бачка и еще раз залейте свежую жидкость.

Нажимайте на ручку до тех пор, пока поршни не прижмут колодки к диску и рычаг перестанет проваливаться.

Чтобы прокачать каждую гидролинию, наденьте на прокачной штуцер трубочку подходящего размера. Второй ее конец опустите, например, в обрезанную бутылку из-под минералки. Здесь все делается абсолютно так же, как и при прокачке тормозов, с одной лишь разницей: в нашем случае повторяйте операцию до тех пор, пока из шланга не польется светлый прозрачный «свежак». И так – с каждым суппортом (если тормоз двухдисковый).

После этого наполните бачок жидкостью и поставьте резиновую диафрагму и крышку. Прокатитесь километров десять в спокойном темпе, при необходимости повторите процедуру прокачки. Для тех, кто не знает, как это делать, поясним. Позовите в помощники кого-то, кто будет нажимать на рычаг тормоза по вашей команде, сами же рожковым ключом отпускайте на пол-оборота прокачной штуцер в тот момент, когда приятель нажмет на ручку (или лапку, если возитесь с задним тормозом). После того, как порция жидкости вытечет из штуцера, закрутите его (рычаг до этого отпускать ни в коем случае нельзя). Нажимайте на рычаг до тех пор, пока он не перестанет проваливаться. После этого затяните штуцер окончательно (но не переусердствуйте: сорвать резьбу в алюминиевом суппорте проще простого).

Очень важно: жидкости DOT4 и DOT5 абсолютно несовместимы друг с другом, их смешивать категорически нельзя! А вот DOT5.1 совместима с любым типом «тормозухи».



Крайне полезно при прокачке наклонить байк так, чтобы заборные отверстия в бачке оказались выше болта штуцера тормозного шланга (если они, конечно, при этом не «оголятся» до воздуха), и тогда пару раз нажмите на рычаг тормоза: пузырькам не останется шансов спрятаться.

Потратив максимум полчаса, вы получите действительно более цепкие и информативные тормоза, в надежности которых можете не сомневаться.

Лев ГАРЯЕВ

Неусыпно контролируйте уровень жидкости в бачке и по необходимости подливайте ее. Если система «глотнет» воздуха, прокачка неминуема.


Утопите поршни в суппортах. Отверткой работайте очень аккуратно, дабы поршеньки не поцарапать.


«Мутняку» в тормозах не место! Процедуру промывания суппорта повторите минимум 6–8 раз: это ж не человеческий кишечник – ему одного–двух раз маловато.

БЛЕСТИ, БЛЕСТИ, МОЯ ЛЮМИНЬ!

Кто возьмется оспаривать тот факт, что полированный алюминий выглядит намного лучше, чем обычный потускневший или покрашенный «серебрянкой»? Причем не важно, диагональная ли это рама Yamaha R1 или клапанная крышка «Урала».

Кому-то невтерпеж вернуть потускневшим деталям первозданный вид, кто-то хочет просто больше блеска (сейчас в моде полированные боковые крышки двигателя). В качестве примера мы покажем и расскажем, как отполировать крышку двигателя старенького Suzuki RF400.

Сперва слейте из мотора масло (в чистую тару) и снимите крышку. Защитите мотор от попадания грязи, завесив место крышки чистой тряпкой.

Затем ототрите крышку от масла. Если она крашеная, придется удалить и краску. Есть два способа: либо механический (щетка на дрель и шкурка), либо химический – смывка старой краски отъедает покрытие, не «травмируя» металл. Подготовьте поверхность – стальной щеткой удалите остатки старой краски и грязь из всех изгибов детали.

Теперь крупной (зернистость 240–320) шкуркой зачистите глубокие царапины, а мелкой (зернистость 400–600) пройдитесь по всей поверхности, дабы убрать оставшиеся неровности и остатки от крупного наждака.

Сходите в магазин автозапчастей за полировочной пастой ГОИ и войлочным кругом на дрель. Пасту разотрите по всей поверхности крышки ровным тонким слоем (если пасту купили в твердом виде, то ее нужно растереть в моторном масле до консистенции сметаны). Пропитайте пастой войлок.

И лишь тогда начинайте полировать – круговыми движениями пройдитесь по детали 5–6 раз. По необходимости добавляйте на поверхность пасту. Проделав эту операцию, смойте пасту с крышки бензином. Протрите сухой ветошью и внимательно осмотрите: видите свое отражение? Если да, то осталось только защитить поверхность от окисления (об этом чуть ниже). Если нет, – повторяйте процедуру до тех пор, пока деталь не станет зеркальной.


1. Обдерите старую краску и зачистите царапины.



2. Равномерно разотрите пасту по детали.


3. Плотный войлок и оборотистая дрель – залог образования хорошего зеркала.


4. Если металл защитить от окисления, зеркальным он и останется.

Перед установкой на мотор крышку надо, конечно же, защитить от окисления. Не сделаете этого – она потускнеет через два дня и ваш труд пропадет зря. Тут можно поступить двояко: либо покрыть поверхность термостойким прозрачным лаком (перед нанесением не забудьте всю поверхность как следует обезжирить), либо специальной пастой для полировки алюминия. Важный момент: чем скорее вы нанесете препарат на металл, тем лучше – алюминий окисляется очень быстро.

Лев ГАРЯЕВ


ШЕДЕВРЫ
ОТ LIQUI MOLY


LIQUI MOLY
MOTO МАСЛА ХИМИЯ
Подробная информация на сайте www. LiquiMoly.ru
или по телефону (095) 728-3857


HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI
BiGMOTO.Ru
ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА WWW.BIGMOTO.RU
Москва, ул.Академика Королева, 21
(территория станции кузовного ремонта)
(095)218-6383
ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО, НИЗКИЕ ЦЕНЫ
ЛУЧШАЯ МОТОТЕХНИКА ИЗ ЯПОНИИ
ПРЯМЫЕ ПОСТАВКИ С МОТОАУКЦИОНОВ
info@bigmoto.ru


ALLRIGHT
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЭКИПИРОВКИ, ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
SHOEI
Экспортный отдел в Финляндии:
тел.: + 358 9 8871 270
+ 358 9 8871 294
факс: + 358 9 8871 333
export@arwidson.fi
(095) 926 57 36
allright@finruscc.msk.ru
тел.: (812) 326 6545
тел./факс: (812) 326 6543
arwidson@peterlink.ru
ROOF LASER
BMC WISECO
HIFLO FERODO
HJC SHOE
JT FACTORY
YUASA DENSO
D.I.D. SMITH
IRIS MP-ASU
HELD KAPPA
ALPINESTARS
AKRAPOVIC
ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ


в наличии и на заказ
Мотоциклы, скутера
мотоаксессуары и одежда - пошив
запчасти и расходники для импортных и отечественных:
мотоциклов
скутеров
снегоходов
ремонт техники
МОТО КВАРТАЛ
Тел./факс: (095) 775-1408, 268-9595. Заказ запчастей:268-9595
www.motokvartal.ru, E-mail:motokvartal@mtu-net.ru
г.Москва, Сокольническая пл., 4, Галерея Спорта, Павильоны: 01, 7, 11«А», 41


МОТОМАГАЗИН ФОКС г.ВЛАДИВОСТОК ул.МОРДОВЦЕВА 8/4
СКЛАД тел/факс (4232) 405-615 (розничная продажа)
ОФИС тел/факс (4232) 222-356 (оптовая продажа)
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
E-MAIL : MOTOFOKS@MAIL.RU


МОТОСАЛОН
X-FACTOR
Hyosung
Zongshen
Москва,
Зеленый пр-т,
дом 3а/11
(095) 368-5092
www.x-factor.ru
info@x-factor.ru
· Продажа и ремонт мототехники и скутеров
· Расходники: фильтры, сальники, свечи Denso, колодки, масла
· Запчасти для мотоциклов и скутеров
· Велосипеды
· Мотоэкипировка
· Шиномонтаж и балансировка
· Изготовление армированных тормозных шлангов
· Переоформление · Эвакуация


Moto Clan
Все виды ремонтных и сервисных услуг
Токарно-фрезерные, сварочные (аргон), тюнинг, запчасти новые и б/у. Диагностика-компьютерный стенд "Dyno-jet", тюнинг. Эвакуация, парковка, зимнее хранение.
тел.: 778-5967, 974-5222
e-mail: motoclan@list.ru
e-mail: motoclan@mail.ru


Все для мотоциклов
из лучших каталогов Европы и Америки
Оригинальные запчасти
и тюнинг за 7-10 дней
Индивидуальные проекты
HONDA
YAMAHA
Kawasaki
DUCATI MOTOR
aprilia
KTM
SUZUKI
ЗАПЧАСТИ
ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ
ГИДРОЦИКЛОВ
СНЕГОХОДОВ
ATV
POLARIS
ARCTIC CAT
Москва, Проспект Мира 36 (095) 280-12-87, 280-71-12, 280-33-61 e-mail: moto@autouniversal.com

MotoGP

ДОКТОР ПРОПИСАЛ

С трека Донингтон-парк сообщает наш собкор в Великобритании Антон БАРСУКОВ:

– Гран-при Великобритании расставил всех по своим местам. После падения в Бразилии и четвертого места в Германии итальянец Валентино Росси совершил очередное чудо – установил новый рекорд трека (1.28,720, предыдущий рекорд – 1.31,023) на квалификации и выиграл гонку с двухсекундным отрывом от ближайшего преследователя. Один из главных конкурентов Росси в общем зачете Макс Бьяджи финишировал лишь двенадцатым, после гонки он сослался на проблемы с коробкой передач. Мне же показалось, что Римский Император был подавлен успехом Доктора Росси в квалификации. Испанец Сете Жибернау пришел третьим, чем еще раз доказал, что он один из самых стабильно выступающих гонщиков. Примечательно, что на этом этапе чемпионата он пересел на абсолютно переработанный мотоцикл, с новыми настройками.

Неожиданно второе место занял Колин Эдвардс, что вывело американца на четвертое место в чемпионате. Однако набранные им 95 очков не представляют серьезной опасности для тройки лидеров – слишком велик между ними разрыв. Досадным падением всего за два круга до финиша закончилась гонка для японца Норика Абе, еще не залечившего раны после Гран-при Германии.

На фото: Колин ЭДВАРДС, Валентино РОССИ и Сете ЖИБЕРНАУ.



КАК ПЕРЕПИСЫВАЛИСЬ РЕКОРДЫ

О некоторых подробностях событий на этапе рассказывают Евгений ГУСТОВ и Алена БЕЗРОДНАЯ:

– Первый день квалификационных заездов на английской трассе «Донингтон-парк» стал днем сюрпризов: молодой американец Ники Хайден из Repson Honda завоевал промежуточную поул-позишн, показав сенсационный результат: его время на обновленном покрытии трассы на 1,445 секунды лучше, чем прошлогодний рекорд Макса Бьяджи.

Это событие стало кульминацией дня – оно подстегнуло других. За две минуты до окончания сессии Карлос Чека (Испания) из Galuoses Fortuna Yamaha превзошел самого себя, сделал рывок. Что в свою очередь возбудило других: Ник Хайден, Валентино Росси, Рубен Ксаус (Испания, Ducati), Лорис Капиросси (Италия, Ducati) и Колин Эдвардс (США, Honda) увеличили темп и отобрали лидерство у испанца – все пятеро оказались быстрее Чеки в «быстрой» части трассы, а Хайден Росси и Капиросси смогли превзойти его и в медленной части – с ярко выраженными шиканами и «шпильками». Лучший в этот день – Хайден. Росси отстал на 0,289 секунды, Капиросси замкнул первый ряд стартовой решетки. Таким образом, на первый ряд стартового поля претендовали три производителя. «Провокатор» водопада рекордов Карлос Чека – во главе второго ряда.

А что же Бьяджи? Предыдущий этап в Германии он эффектно выиграл и в общем зачете отставал от лидера Росси всего на одно очко. На этот раз Бьяджи был явно не в ударе – показал только седьмое место. Впрочем, все относительно: результаты дня первой десятки гонщиков вместились в пределах одной секунды.

В заключительный квалификационный день Росси восстановил свой статус-кво: его время – новый рекорд трассы. А кроме того, еще 19 (!) гонщиков смогли побить прошлогодний рекорд Макса Бьяджи.

Грозовые облака и легкий дождик, сопровождавшие спортсменов на первых кругах основной гонки, не помешали Росси завоевать 5-ю победу в сезоне. Итальянец со старта вышел вперед, однако оторваться от соперников ему удалось не сразу – в один из эпизодов Капиросси и Жибернау его обогнали. Но уже на втором круге Росси вновь лидировал, к середине дистанции отрыв составил более двух секунд, а на последних – около четырех. В итоге Доктор финишировал с преимуществом над Эдвардсом почти в три секунды. У Эдвардса это первый подиум в MotoGP с тех пор, как в прошлом сезоне он перешел в этот класс из чемпионата «Супербайка».

После гонки американец откровенничал:

– Начало сезона выдалось для меня кошмарным – были серьезные проблемы с управляемостью мотоцикла. В Донингтоне почувствовал себя комфортнее. Прессинговал лидера на первых кругах, но когда понял, что не смогу догнать Росси, просто сохранял темп, чтобы попасть на подиум.

Для Жибернау после двух подряд аварий на предыдущих этапах нынешнее третье место – хороший результат: он вернулся на вторую строку в «абсолюте».

– Этот подиум для меня как победа. После всего, что случилось со мной, ощущаю себя победителем. С нетерпением жду гонки в Брно.

Чемпионат мира (после 9 этапов из 16)

1. В. Росси (Италия, Yamaha) – 164 очка;
2. С. Жибернау (Испания, Honda) – 142;
3. М. Бьяджи (Италия, Honda) – 142; 4. К. Эдвардс (США, Honda) – 95; 5. А. Баррош (Бразилия, Honda) – 86; 6. Н. Хайден (США, Honda) – 83; ...

Фото агентства ДПК



ПРЕТЕНДЕНТ НА КОРОНУ

Сете ЖИБЕРНАУ претендует на титул чемпиона мира в MotoGP.

Немногие могут похвастаться столь же знатной «мотоциклетной» родословной, как этот 31-летний испанский пилот. Первое, что видит Сете, приезжая на трек Montemelo (Монтемело), – статую покойного деда Франциско Булто, еще его называли Дон Пако – основателя марки Bultaco.

Сете Жибернау (Sete Gibernau*) родился недалеко от Барселоны. Вырос в семье тех людей, о которых говорят, что на них держится мотоиндустрия страны. Имена членов его семьи вписаны не только в историю испанской промышленности, производящей двухколесные машины, но и мировых мотогонок. Отец, Мануэль Жибернау, – бывший гонщик, а затем в течение нескольких лет руководитель спортивного отдела Bultaco. Теперь же, когда на трек выезжает не он, а сын, нервничает и... не в состоянии наблюдать гонки. Матушка, наоборот, страстная болельщица, знает мельчайшие события, происходящие в мире Гран-при.

*Часто комментаторы пишут и произносят его фамилию как «Гибернау». Коллеги заблуждаются. В этом случае традиционное для нас прочтение в начале слова латинского «G» как «г» неприемлемо. Ведь не читаем же мы название «Pegout» как «Пегоут», а говорим и пишем так, как это звучит по-французски – «Пежо». Фамилия нашего героя по-испански звучит (мы консультировались в посольстве Испании) с первой буквой «Ж». Зачем же нам переиначивать на свой лад? **(ред.)**

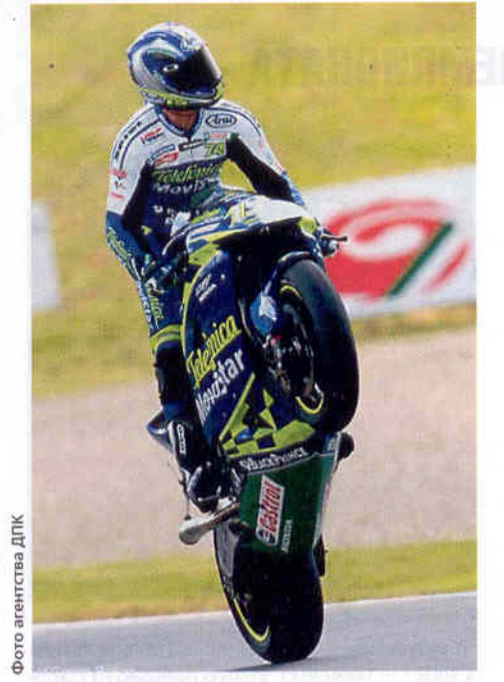


Фото агентства ДПК

Гонщик гордится дедом и тем, что тот был знаковой фигурой в испанской мотоиндустрии: Дон Пако разработал потрясающие мотоциклы, помогал многим замечательным гонщикам, и не только испанским.

– Дед умел разглядеть и взрастить таланты, но никогда не давил своим авторитетом, – вспоминает Сете, – он и мне был другом.

Жибернау пришел на «кольцо» сравнительно поздно – в 19 лет, а до того увлекался триалом. Карьеру в шоссейных гонках начинал в испанских сериях в классе «125» Sport Production, в Гран-при дебютировал в «250» в 1992 году в команде Wayne Rainey Yamaha. Но в полной мере почувствовал себя одним из избранных, когда в 1997 году перешел в «королевский класс» (500 см³). В 1998 году Жибернау «прописался» в Honda, в следующем пересел на машину с V-образным 4-цилиндровым двигателем – NSR500, которая оказалась вакантной, когда из-за травмы сошел с дистанции 5-кратный чемпион мира Майкл Дуэн. Сете завершил сезон на 5-й позиции в мировом рейтинге. После чего подписал двухгодичный контракт (2001–2002 г. г.) с командой Suzuki и почти сразу выиграл Гран-при Валенсии. Но уже в 2003-м вернулся в Honda и получил в свое распоряжение потрясающий байк RC211V. И – удача: четыре победы в Гран-при, а по итогам сезона титул вице-чемпиона мира.

У жизнерадостного, но рассудительного Жибернау четкое представление, что ему нужно в жизни: «Я люблю мотоспорт и предан своему делу, однако я не помешан на кольцевых гонках».

И в самом деле, в свободное время Сете садится за руль супермотарда, на нем он ездит и чтобы развлечься, и чтобы держать форму. Любит велосипед, занимается джоггингом. Отсюда и выходит, что его слова – не рисовка, и назвать итальянца ярым фанатом «кольца» было бы заблуждением. Вместе с тем, как ни крути, Telefonica MoviStar Honda Gresini и мотоцикл RC211V, благодаря именно таланту Жибернау, остаются, по словам нашего героя, «лучшей командой в паддоке, лучшей техникой в MotoGP». Вынуждены согласиться, он прав.

ДОНИНГТОНСКИЕ ТЕСТЫ

После дня отдыха Росси и Чека провели тесты на британской трассе. Первый тестировал новую переднюю вилку и различные настройки шасси, а также некоторые узлы двигателя Yamaha. Утром итальянец проехал несколько кругов на своем M1. Лучшее время – 1 минута 29,82 секунды, что лишь на 1 секунду медленнее, чем его субботний поул. Однако тестирование для Росси закончилось раньше, чем планировалось – небольшое падение. Позже в паддоке он поделился с журналистами впечатлениями от испытаний:

– Новая вилка улучшила стабильность мотоцикла на торможении, а настройки двигателя делают машину более удобной в управлении.

Карлос Чека тоже остался доволен проделанной работой:

– Мы работали над двигателем и тестировали шины Michelin. Уезжаю на каникулы с чувством, что мотоцикл подготовлен к следующей гонке как надо.

В этот же день под пристальным оком своих механиков «обкатывали» машины Жибернау, Хайден и Барруш. Из этой троицы лучшее время прохождения круга показал Жибернау, и оно с точностью до сотых совпало с результатом Росси.

ЖДИ НОВАЦИЙ

Ассоциация производителей спортивных мотоциклов (MSMA) объявила о своем решении внести на рассмотрение Комиссии Мото Гран-при предложение об изменении технических характеристик шоссейных байков, участвующих в чемпионате мира. В состав MSMA входят компании Aprilia, Ducati, Kawasaki, KTM, Augusta, Suzuki и Yamaha. Они приняли единогласное решение: в интересах безопасности пилотов класса MotoGP в 2007 году уменьшить объем 4-тактных двигателей с 990 до 900 см³.

MSMA также предлагает установить к 2007 году новые ограничения веса байков в зависимости от количества цилиндров двигателя: 2-цилиндра – 133 кг (сейчас 135 кг), 3-цилиндра – 140,5 кг (135), 4-цилиндра – 148 кг (145), 5-цилиндров – 155,5 кг (145), 6-цилиндров – 163 кг (155). Таким образом, из-за уменьшения рабочего объема мотора будет снижена мощность, но предлагается повысить вес мотоцикла, за исключением 2-цилиндрового. Кроме того, на мотоциклы Гран-при планируется устанавливать бензобаки с меньшим объемом – до 22 литров (сейчас – 24 л).

Так как снижение веса распространяется только на 2-цилиндровые байки, то не исключено, что на чемпионате мира появятся мотоциклы с V-образным мотором. Ведь потеря мощности по сравнению, например, с многоцилиндровыми байками принесет 2–3-цилиндровым машинам существенное преимущество в весе – облегчение составит до 30 кг. Поэтому маловероятно, что в ближайшие годы компании станут работать над созданием 5- или 6-цилиндровых аппаратов.

Предлагаемые изменения отражают тенденции технического развития некоторых влиятельных производителей. Сейчас ведется обсуждение и других ограничений, которые предложат ввести в действие уже в следующем сезоне.

КАНДИДАТ В ЭЛИТНЫЙ КЛАСС

Сейчас 31-летний японский гонщик Наоки Мацудо, выступающий в чемпионате мира в классе «250» на Yamaha, в судейских протоколах занимает 14 строку. Однако именно на него пал выбор руководства команды WCM как кандидата в GP. После Гран-при Чехии японец принял участие в тестах мотоцикла Harris WCM класса MotoGP. Пока на таком аппарате за команду гоняется итальянский пилот Мишель Фабрицио. Он занимает последние места и частенько попадает в число «круговых» – тех, кого лидеры гонки обходят на круг.

Директор команды заявил, что WCM будет готовить новую версию V6 к 2005 году.

«КОЛЬЦО»

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ЧЕМПИОНАТА

Пятый этап кольцевого чемпионата собрал на старте «Невского кольца» 32 пилота и 6 команд.

Некоторых спортсменов эта не последняя в чемпионате гонка распределила по местам на подиуме 2004 года, многим добавила месяц переживаний в ожидании результатов заключительного шестого этапа.

Гидрометцентр пророчил дожди, но осадки не выпали. И хорошо, ведь мокрый трек «Невское кольцо» во сто крат повышает опасность пилотирования вдоль отбойников – уж очень коварна эта трасса.

В первый день прошли тренировочные и квалификационные заезды. Спортсмены выступали ровно. Несколько тренировок позволили гонщикам хорошо вкататься в трассу и уже на квалификации показать более высокие результаты по сравнению с прошлым этапом. В группе «600В» Алексей Чугунов занял первую позицию на стартовой решетке. Его ближайший преследователь Эдгарс Джеринщ улучшил свое квалификационное время на 0,728 секунды. Третье и четвертое места в первом ряду поделили между собой одноклубники из «НБС мотор» Алексей Николаев (–1,707 с) и Илья Забавников (–1,904).

Приятно, что интерес к чемпионату к концу сезона не ослабевает. На пятом этапе к участникам присоединились Вячеслав Бедов и Вячеслав Иноземцев в «1000В», а также Константин Рыбаков в «600В», выступавший в этом же классе в прошлом году.

Перед этапом многих интересовало – «побьют ли парни рекорд трассы на этот раз?». Владимир Иванов показал 1 мин 14,448 с, а во время гонки ускорился еще и добился просто феноменального результата – 1 мин 13,995 с (рекорд трассы в 2003 г. – 1 мин 16 с). Вторую позицию на старте объединенного заезда классов «Superbike-Motul» и «Supersport-ИТЕРМА» должен был занять Юрис Сваринскис, но уже к концу квалификационного заезда стало ясно, что с его мотоциклом что-то не ладно. Дабы не уничтожить технику окончательно, руководителями команды было принято решение предоставить для выступления взамен Ducati 748 «литровый» 998. Борис Гусев с командой механиков всю ночь колдовали над мотоциклом, и на следующий день Юрис все-таки стартовал с последней позиции, но уже в классе «Superbike-Motul».





Максим Киселев из «Vector racing team» набирает обороты. Жаль, что выступление в чемпионате он начал не с первого этапа. Тогда бы в «SB-Motul» была интрига покруче. Питерский гонщик Расул Шемиунов с неплохим временем 1 мин 16,711 с занял пятую позицию на старте и грозился вмешаться в борьбу за медали этапа. К сожалению, уже на втором круге упал, гонка была остановлена. Сейчас спортсмен из больницы «сбежал» и говорит, что нет причин для беспокойства.

На «Невском кольце», к сожалению, ни один этап не обходится без падений. На этот раз не справился с управлением и Андрей Кулагин, выступающий на новой Honda Fireblade. В результате – перелом ключицы, осколочный перелом коленки. Для Андрея гоночный сезон, увы, закончился. Сейчас и его самочувствие в норме.

В группе «600В» с первых минут гонки Алексей Чугунов и Эдгарс Джеринщ ввязались в борьбу за призовое место. Каждый круг пара дуэлянтов менялась местами. Алексей на 14 круге показал 1 мин 16,918 с ! У Эдгарса на 16 круге 1 мин 17,490 с. Надо отметить, что эти два спортсмена единственные в группе «В», которые смогли «выехать» из 1 мин 20,000 с. В результате разница в одно очко и развязка состоится в Мячково. Третье место в классе «600В» занял Борис Зубко.

В «литровом» же классе «В» решалась судьба чемпионского места. Илье Забавникову необходимо было победить, чтобы стать недосягаемым для соперников. Но «Невское кольцо» – родная трасса для партнера по команде – Алексея Николаева, который проехал все круги с лучшим временем, не дав Илье досрочно стать победителем.

После гонки в группе «В» стартовал заезд «SB-Motul» и «SS-ИТЕРМА». Спустя два круга после старта из-за падения Расула Шемиунова объявляется повторный старт. Для Юриса Сваринскиса из «Gepta-Ducati SPb» он был удачнее. Уже в первой шикане он «зацепился» за лидеров и затем круг за кругом смог обойти каждого и приехать первым.

А в начале гонки неоспоримым лидером был Сергей Крапухин. Половину дистанции Сергей ехал стабильно, а вот на 15 круге ошибся, пролетел поворот, вынужден был развернуться и потерял много времени. Его сразу же обогнал Максим Киселев. Крапухин вырулил на трассу и на 16 круге – 1 мин 14,814 с – это лучший круг в гонке. Дальше Сергей избрал тактику «доехать на подиум», потому что любое место в тройке лидеров позволяло ему досрочно стать чемпионом России в «SB-Motul». Что он и сделал, закончив гонку на третьем месте. Второе место досталось Максиму Киселеву.

И еще одно событие на этапе, о котором нельзя не сказать: в память о талантливом спортсмене из Латвии, участнике чемпионата России Янисе Турксе, трагически погибшем в автокатастрофе в Риге, абсолютно все гонщики разместили на пластике своих мотоциклов наклейки «39Янис».

Результаты после пяти этапов

«Superbike-Motul»: 1. С. Крапухин – 111 очков; 2. А. Марцевич – 76; 3. О. Серебряков – 56.

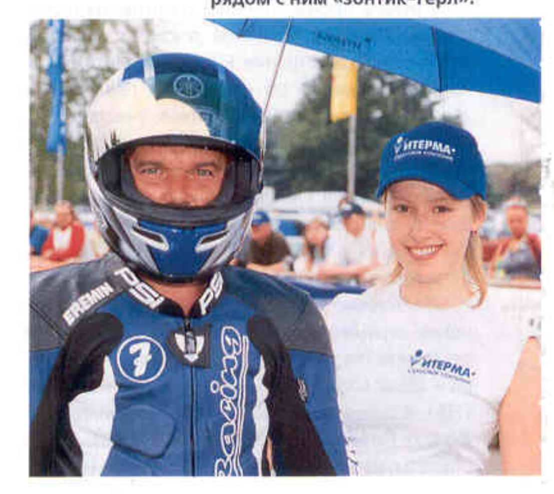
«Supersport-ИТЕРМА»: 1. В. Иванов – 115; 2. М. Аверкин – 72; 3. А. Виноградов – 58.

Класс «1000В»: 1. А. Николаев – 86; 2. И. Забавников – 73; 3. А. Буторофф – 48.

Класс «600В»: 1. А. Чугунов – 86; 2. Э. Джеринщ – 85; 3. Б. Зубко – 52.

Командный зачет: 1. «Vector racing team» – 126; 2. «Gepta-Ducati SPb» – 108; 3. RWT – 106.

Андрей ЕРЕМИН, не претендующий на награды, как и любой участник чемпионата, пользуется привилегией: рядом с ним «зонтик-герл».



КРОСС

ПРОГНОЗ: ПЕРЕМЕН НЕ ОЖИДАЕТСЯ

Чемпионат мира близок к завершению, участникам осталось пройти три гонки. В элитном классе MX1 на «золото» претендует только 7-кратный чемпион мира Стефан Эвертс. Бельгиец блестяще провел все гонки и сейчас практически недосягаем для соперников. Ближайший его конкурент француз Мишель Пишон отстал на 93 очка, а он, в свою очередь, значительно оторвался от Джошуа Коппинса (Новая Зеландия). По прогнозам специалистов, ожидается рубка за «бронзу» между новозеландцем и Стивом Рамоном (Бельгия). В эту дуэль может вмешаться еще один бельгиец – Кевин Стрибос.

Чемпионат мира по мотокроссу (после 13 этапов из 16)

Класс MX1: 1. С. Эвертс (Бельгия, Yamaha) – 572 очка; 2. М. Пишон (Франция, Honda) – 479; 3. Д. Коппинс (Новая Зеландия, Honda) – 441; 4. С. Рамон (Бельгия, KTM) – 394; 5. К. Стрибос (Бельгия, Suzuki) – 360;...

Класс MX2: 1. Б. Тоунлей (Новая Зеландия, KTM) – 497 очка; 2. Т. Раттрай (ЮАР, KTM) – 404; 3. С. Сворд (Великобритания, Kawasaki) – 382; 4. А. Кайроли (Италия, Yamaha) – 337; 5. А. МакФарлайн (Австралия, Yamaha) – 329...



Стефан ЭВЕРТС – кандидат в Книгу рекордов Гиннесса.

НУ, АНДРЮХА, НИ ПУХА!

Заключительная гонка чемпионата Европы в классе «250» пройдет 12 сентября в Швеции. В этом сезоне чемпионом Европы впервые в истории может стать россиянин. Накануне последнего этапа Андрей Сафронов занимает верхнюю строку судейских протоколов и на 11 очков опережает датчанина Йенсена Бо Ванга. Чтобы выиграть европейское «золото», Сафронову в Швеции достаточно даже проиграть Бо Вангу, но не более, чем два места, – и все равно он станет чемпионом.

Чемпионат Европы по мотокроссу, класс «250» (после 6 этапов из 7)

1. Андрей Сафронов (Россия, Honda) – 218 очков; 2. Йенсен Бо Ванг (Дания, KTM) – 207; 3. Тонни Андерсен (Дания, Suzuki) – 141...

НЕ ПОВЕЗЛО

В Кегумсе (Латвия) прошел молодежный чемпионат мира. Россию представляли пилоты из столичной команды «ЮКОС Моторспорт» Дмитрий Паршин и Евгений Бобрышев (класс «250»). В «засечке» Паршин показал девятый результат, Бобрышев – пятый. Неплохо для начала чемпионата, если учесть, что всего в классификационных заездах приняли участие 150 кроссовиков, а на старт основной гонки попали 40 лучших.

В первом заезде из двух наших представителей до финиша доехал только Бобрышев (10-е место) – из-за проблем с мотоциклом Паршин сошел с дистанции. Второй заезд Евгений Бобрышев завершил на 7-й позиции. А Паршину снова не повезло – упал, и у него только 12-е место.

Молодежный чемпионат мира

1. Иво Стеинбергс (Латвия); 2. Денис Вербрюген (Бельгия); 3. Филип Неугебауэр (Чехия)...
9. Евгений Бобрышев (Россия)...
14. Дмитрий Паршин (Россия)...

СПИДВЕЙ

«МЕГА-ЛАДА» – ЧЕМПИОН?

Состоялась главная гонка сезона командного чемпионата России между извечными соперниками – «Мега-Ладой» (Тольятти) и «Лукойлом» (Октябрьский). Одержав победу в сложнейшем поединке 51:31, тольяттинцы получили почти стопроцентный шанс выиграть турнир.

Трибуны тольяттинского стадиона «Строитель» «трещали по швам», болельщики предвкушали зрелище. Поскольку в первом круге победил «Лукойл» (50:40), волжанам, чтобы получить золотой комплект наград, нужно было отыграть 10 очков.

Первый заезд – ничья. С минимальным перевесом хозяев – 10:8 завершилась первая серия заездов. Начало второй бросило тольяттинских фанатов в холодный пот: счет в матче сравнялся – 12:12. Гонка шла нервно и упорно. И все же перед двумя заключительными заездами счет в пользу «Мега-Лады» – 44:34. В предпоследнем, 14 заезде, тольяттинцы Сергей Даркин и Илья Бондаренко прошли дистанцию настолько лихо, что не оставили шансов Ренату Гафурову и Семену Власову – 5:1. Счет уже 49:35. В заключительной гонке от «Мега-Лады» стартовали Олег Кургускин и Роман Поважный. Чтобы избежать ничьей по сумме двух матчей, кому-то из волжан надо было финишировать как минимум вторым. Как ни старался Гафуров обставить Кургускина, тот пересек финишный створ вторым. Но это тот самый случай, когда вторая позиция практически выводит «Мега-Ладу» в восьмикратные чемпионы России: до конца чемпионата тольяттинской команде осталось провести четыре гонки с менее грозными соперниками, так что вряд ли она уступит лидерство.



ТРИАЛ

СДАЮТ НЕРВИШКИ – ЖДИ ОШИБКИ

Горнолыжный итальянский курортный город Априка – здесь в высокогорье прошел 7 этап чемпионата мира в «классике».

В первый день лучше всех выступил шотландец Дуг Лампкин, японец Такахиши Фуджинами занял второе место, испанец Адам Рага – третье. На другой день организаторы дополнительно усложнили трассу. Раге за превышение лимита времени при прохождении трассы «накинули» штраф, это отбросило его на пятое место. Не совсем удачно выступил и Фуджи. Последнее слово оставалось за Лампкиным, но тот упустил шанс – нервничал и ошибался.

Следующий Гран-при прошел на родине Раги в Пуэрто. Аналитики были убеждены, что дома Адам обязательно поправит положение. Однако Фуджинами выиграл оба дня соревнований. Лампкин был вторым и третьим, а Рага сначала попал на пятое, а затем поднялся до второго места.

Чемпионат мира (после 8 этапов из 10)

1. Т. Фуджинами (Япония, Montesa-Honda) – 255 очков; 2. Д. Лампкин (Великобритания, Montesa-Honda) – 229; 3. А. Рага (Испания, Gas-Gas) – 223; 4. А. Кабестани (Испания, Beta) – 173; 5. М. Фрейха (Испания, Montesa-Honda)



Антон ФРОЛОВ

ВСЕ ПИЛОТЫ ИЗ «ПИЛОТА»

Сборная команда Национальной Российской мотоциклетной федерации по триалу продолжает турне по странам Европы. В многоэтапном открытом чемпионате Латвии успешно выступает Сергей Носов: в Калниенце занял первое место, в Вентспилсе – третье, в Елгаве – второе. На открытом чемпионате Польши отличился 16-летний Александр Фролов – стал серебряным призером среди юниоров. Его брат, Антон Фролов, которому только 11 лет, стартуя в Латвии, один этап сумел выиграть (в Вентспилсе), на трех других (в Лиепае, Калниенце и Елгаве) – был вторым. На соревнованиях в Польше Антон выступал в группе со взрослыми спортсменами, за что и был награжден Кубком «За смелость».

Все гонщики представляют московский СТК «Пилот».

ОБО ВСЕМ

СМЕТСА ОТЛУЧИЛИ ОТ МОТОЦИКЛА

Чемпионат мира по мотокроссу в элитном классе MX1 потерял уже нескольких пилотов. Выбыл и пятикратный чемпион мира Жоэль Сметс, повредивший ногу еще до начала чемпионата. Нога побаливала, но он все равно выходил на старт, правда, ездил не в полную силу. В конце концов врачи запретили ему садиться на мотоцикл и предложили операцию. А во время операции медики обнаружили в крови Сметса опасный вирус. Применили жесткую терапию, которая оказалась не по нраву организму больного, и Сметс оказался в коме. Сейчас самое опасное позади, Сметс поправляется, но о мотоцикле ему придется забыть до конца года.

ЭТО ПРАЗДНИК КАКОЙ-ТО!

Этап чемпионата мира по спидвею в Кардиффе (Великобритания) прошел при стечении 40 тысяч болельщиков. На стадионе Melenium перед началом гонок устроили шоу: выступили популярные певцы. Был фейерверк, организаторы позвали юных художников от 8 до 16 лет, чтобы те увековечили звезд мирового спидвея: на одной из стен суперсовременного стадиона в манере фресковой живописи появились портреты 22-х наиболее выдающихся гонщиков.

13-Й ТРЕК GP

В середине лета в Катаре завершилось строительство шоссейно-кольцевой трассы Losail International Curcuit. Комплекс прошел сертификацию, и второго октября здесь состоится 13-й этап чемпионата мира – Гран-при Катара.

СТАВКИ СДЕЛАНЫ

Гонщики Гран-при шотландец Стивен Своурд и эстонец Танэл Леок подписали двухлетние контракты с Kawasaki Racing team. До этого молодые и перспективные кроссмены «всплывали» то в одной, то в другой команде. Своурд выступал за KTM, Леок – за Suzuki. Теперь оба будут отстаивать цвета Kawasaki в самом престижном классе мотокросса – MX1. Руководство команды полагает, что предоставленные гонщикам совершенно новые мотоциклы KX250F помогут «конюшне» в 2005–2006 годах выйти на лидирующие позиции.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ КЛАСС ЖИВ

На трассе мотокросса небольшого городка Жердевка в Тамбовской области разыгран Кубок Национальной Российской мотоциклетной федерации среди школьников в классе «50». Особенность гонок – на старт допускались только мотоциклы с двигателями отечественного производства. Все три первых места на пьедестале заняли представители Белгородской области.

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Антон БАРСУКОВ, Евгений ГУСТОВ, Наталия ЛЮБИМОВА, Алена БЕЗРОДНАЯ, Вадим АЛЕМБИКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Максим ДЕСЮК, Игорь ЧЕРВОНЕНКО, Александр ШОХИН, Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ.
Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.



ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

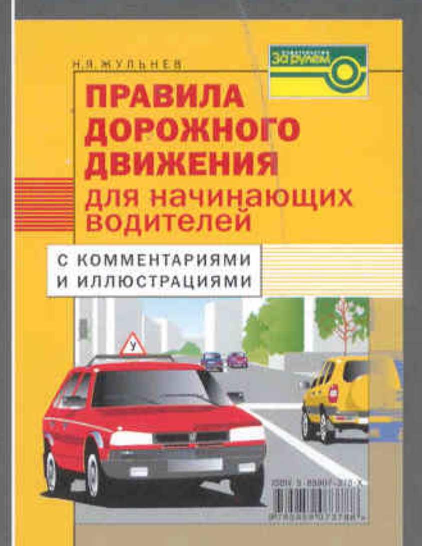
Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	17791 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha V-Max	дорожный	4-4-1200	145	2004	13200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE-900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi V11 Sport	дорожный	4-2-1064	94	2003	15900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	117	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600F4	спорт	4-4-599	110	2004	12490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR50R3	эндуро	4-1-49.4	-	2003	2090 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 1000V4 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CRF100F4	эндуро	4-1-99.2	-	2004	3390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CRF70F4	эндуро	4-1-71.8	-	2004	2690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	120	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL 1000 V-Strom	туризм	4-2-996	98	2004	13550 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki SV 650	классик	4-2-645	72	2004	9500 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki VL 1500 Intruder LC	чоппер	4-2-1462	67	2004	14990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	13200 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Hyosung GT 650 new	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki DR-Z 400 S	эндуро	4-1-398	40	2004	8890 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2050 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 85 SX	кросс	2-1-84.9	-	2004	6200 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 525 MXC Desert Racing	эндуро	4-1-511	54	2004	11990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 525 SX Racing	кросс	4-1-510.4	-	2004	10690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 125 SX	кросс	2-1-124.8	-	2004	7600 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Adventure-R	эндуро	4-1-625	54	2004	12800 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	11740 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 640 DUKE II	супермотард	4-1-625	54	2004	11500 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 950 Adventure	туризм	4-2-942	98	2004	16990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Enduro	эндуро	4-1-625	54	2004	11400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17419 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12739 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11799 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14299 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-6R	суперспорт	4-4-636	118	2004	10499 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XV 1700 PC Road Star Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2004	18599 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2004	9509 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	9399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	45000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ИЖ Планета	дорожный	2-1-350	-	2003-2004	29000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	105 000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
«Днепр»	чоппер	4-2-650	36	2004	80000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ЗиД «Курьер»	дорожный	2-1-200	15	2004	24000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ММВЗ «Минск»	дорожный	2-1-125	13	2004	18000-25000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
ЗиД «Пилот»	мокик	4-1-50	3.5	2004	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ИЖ «Корнет»	дорожный	2-1-50	3.8	2004	22000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	ПАНАВТО Ko (095) 974-62-68
Yamaha FZ6N	дорожный	4-4-600	98	-	9749 $	ПАНАВТО Ko (095) 780-55-55
Yamaha PW80	детский	2-1-49	4.8	-	2099 $	ПАНАВТО Ko (095) 780-55-55
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	ПАНАВТО Ko (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100 (A) Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	11299 $	ПАНАВТО Ko (095) 780-55-55
Скутера						
JMC Easy 50/100	скутер	2-1-49/93	5/8	2004	1699 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
Aprilia SR 50 LCFT	скутер	2-1-49.9	7	2003	3580 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Hyosung SF50 Prima Rally	скутер	4-1-49	5	2004	2099 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Zongshen ZS50QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	890 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90

Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5.8	2004	2829 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Hongyi SPRINT 50	скутер	4-1-49	2	2004	1199 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Hongyi SPRINT 50 SE	скутер	4-1-49	3.8	2004	1399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3700 $	Джет Формула www.jetformula.ru
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2004	9000 $	Джет Формула www.jetformula.ru
Yamaha NEOS 50	скутер	2-1-49	5.5	-	2649 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha BWS 100	скутер	2-1-101	7	-	2950 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Мотовездеходы (ATV)						
JMC BOB 50/100	детский	2-1-49/96	5/7	2004	от 1999 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
JMC RINO 125/150	универсальный	4-1-125/150	8/11	2004	от 3199 $	WYP-MOTOR www.wyp-motor.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	50,3	2004	12100 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat 500 TRV	утилитарный	4-1-500	40	2004	12300$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Sportsman 700 Mossy Oak	утилитарный	4-1-499	32	2004	13600$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda TRX650FA4 Rincon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	утилитарный	2-1-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11549 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	туризм	4-1-400	26.4	2004	9349 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Bombardier Quest XT	утилитарный	4-1-650	55	2004	12150 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
ЗиД «Фермер»	утилитарный	2-1-/	-	2004	37000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Рысь-2	утилитарный	2-2-350	25	2004	85000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ЗиД «Таркан»	утилитарный	2-1-200	14	2004	48000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	12299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	-	-	9699 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	спорт	4-1-350	8.6	-	4949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Гидроциклы						
Yamaha XL 700	отдых	2-2-701	80	2004	9200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier RXP	суперспорт	4-3-1500	215	2004	14800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Octane	стоячий	2-2-800	100	2004	11900$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha FX 160 CRUISER NEW	3-местный	4-4-998	160	2004	17399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha GP 1300 R	2-местный	2-3-1297	165	2004	14399 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha SUPERJET	стоячий	2-2-701	73	2004	7299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Bombardier GTX 4TEC SC LTD	отдых	4-3-1500	185	2004	15800 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier GTI	отдых	2-2-747	85	2003	9200 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
Bombardier GTI LE	отдых	2-2-747	85	2004	10500 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Катера						
Chaparral Sgnature 240	круизный	4-8-5000	220	2004	78000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Zodiac Zoom 340	отдых	подвесной мотор	-	2004	1462 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
15 BMHS	-	2-2-246	15	2004	2290$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
130 BETOL	-	2-4-1730	130	2004	8910 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Снегоходы						
Yamaha VK 540	утилитарный	2-2-535	-	2004	8900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	2-2-565	70	2004	8800$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Elite	туризм	4-3-1494	-	2004	19100$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris 800 EDGE TOURING	туризм	2-2-794	-	2004	спец. цена	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha RS Vector ER	спорт	4-3-973	120	2004	12949 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-998	145	2004	13099 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RS Venture	туризм	4-3-973	120	2004	14199 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Venture 700	туризм	2-3-698	125	2004	12399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha Viking 540-III	утилитарный	2-2-535	46	2004	9299 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Рысь-119	утилитарный	2-2-432	38	2004	от 70000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Тайга СТ-500 Д	утилитарный	2-2-497	43	2004	от 125000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-1000	140	-	15899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha RX 10ER	спорт	4-1-1000	140	-	15699 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha RS Vector ER	спорт	4-3-1000	120	-	13399 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha RS Rage	спорт	4-3-1000	120	-	13899 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-1000	120	-	14699 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha SXV 700 Venture	туризм	2-3-1000	120	-	12899 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha VK 540 E Viking	утилитарный	2-2-540	45	-	9599 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha BR 250 T Bravo	утилитарный	2-1-250	18	-	4750 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55


БАЙК ЛЕНД
ТРИ ЭТАЖА ВЫБОРА!
МОТОТЕХНИКА:
Suzuki, KTM, Zongshen, Hyosung и другие
Экипировка
Продажа товаров в кредит
Гарантийное и сервисное обслуживание
Организация и проведение мотопутешествий
Мотошкола
Система клубности
Заказ запчастей
Прием техники на комиссию
Москва, Можайское шоссе, 1.5 км от МКАД
тел.: (095) 596-8100 www.bikeland.ru


780-79-09
LADA FAVORIT
Официальный дилер Yamaha
МОТОЦИКЛЫ, КВАДРОЦИКЛЫ
ГИДРОЦИКЛЫ, ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
• Мотосервис: ремонт, гарантийное обслуживание, тюнинг.
• Шиномонтаж и балансировка, всегда в наличии Bridgestone, Danlop, Metzeler, Pirelli
• Прием техники на комиссию
• Запчасти, расходники для SUZUKI, KAWASAKI, HONDA, YAMAHA
• Экипировка ICON, шлемы ARAI
СУПЕРЦЕНЫ!!!
На технику YAMAHA
Ул. Привольная, 70
www.motoldf.ru

ЛИТЕРАТУРА ПО ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Издание представляет собой подробный развернутый комментарий к Правилам дорожного движения (с изменениями на 1 января 2004 г.) в популярном изложении. Книга проиллюстрирована цветными рисунками, отражающими реальные дорожные ситуации.
Предназначено для учащихся автошкол, а также для всех желающих проверить свое знание Правил дорожного движения

В брошюре приведен полный текст Правил дорожного движения РФ с учетом всех изменений, введенных с 1 января 2004 г. Многие положения Правил иллюстрированы наглядными цветными рисунками. Книга послужит отличным пособием для обучающихся вождению, поможет лучше усвоить положения Правил, а также научиться работать с экзаменационными билетами по ПДД





Эти тематические задачи были опубликованы в разное время на страницах журнала «За рулем». В книге отражены самые последние изменения в ПДД, касающиеся правил парковки, организации движения грузовых автомобилей, страхования и др. Задачи сгруппированы в соответствии с пунктами Правил, сопровождаются иллюстрациями и комментариями, аргументирующими верные решения

Бестселлер в области литературы по Правилам дорожного движения, в котором сотрудники ГИБДД России подробно разъясняют все пункты действующего дорожного законодательства. Прекрасное пособие для самостоятельной подготовки к экзамену на получение водительского удостоверения. В новом издании освещены изменения в тексте Правил, введенные в действие с 1 января 2004 г.

